



رضاویسه روز گذشته در دانشگاه صنعتی شریف ادعا کرد:

دولت احمدی نژاد و مجلس هفتم پروژه تندر ۹۰ را ابتر کردند

رئیس اسبق ایدرو در دانشگاه صنعتی شریف در آیین رونمایی واکران مستند «سب بی یخار ۲» اعلام کرد: مرحوم فاکر، رئیس کمیسیون امنیت ملی مجلس هفتم، به من گفت جوینت ونچر خیانت است

صفحه ۷

در بازدید معاون علمی رئیس جمهوری
از گروه خودرو سازی سایپا عنوان شد:

سایپا در مسیر تحول فناورانه
توسعه موتورهای کم مصرف
و خودروهای هیبریدی قرار
گرفته است

صفحه ۴

در گفت و گو با نایب رئیس اول انجمن تخصصی
صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد:

قطعه سازی
پشت سدارزو گمرک

صفحه ۱۴

یک کارشناس صنعت خودرو

در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

مصرف کننده
در بازی قیمت گذاری
خودرو غایب است

صفحات ۳ و ۲



عکس جنبه تزیینی دارد

حمید کشاورز، بنیان گذار گروه صنعتی کروز و نماینده صاحبان اکثریت سهام گروه صنعتی ایران خودرو

خصوصی هستیم، اما میان دستگاه های دولتی گیر افتاده ایم

واردات و مونتاژ خودرو در مجموعه ما محدود و به اصطلاح به دلیل جوری جنس است

اتاق مشاورانی

خس خوب، خرید مطمئن

AZINA DRIVE

اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحويل ۳۰ روزه

ارتباط با ما - ۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰



فروش ویژه QASHQAI

اتاق مشاورانی

خس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه

LAMARI NEO



اقساط
۳ و ۵ سال



قیمت
قطعی



یکسال
گارانتی تعویض



LAMARI
نمایندگی کد ۱۵۵۳۱۵۵



ارتباط با ما

۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰



برخی گزارش‌ها مثل F-۱۵۰ مدل ۲۰۲۷ که همین ۳۰۰ لیتری را روی ۳۲۵ اسب و ۴۰۰ پوند-فوت بسته، احتمال دیتون بیشتر برای حفظ فاصله با رنجر را هم مطرح کرده‌اند، اما فعلا عدد ۲۸۰ محتمل‌تر است. موتور جدید فقط با چهار چرخ محرک و گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک عرضه می‌شود و تریم XL همچنان با موتور پایه ۲.۳ لیتری ۴ سیلندر ۲۷۰ اسبی می‌ماند. تغییرات ۲۰۲۷ فقط موتور نیست. فورد نمایشگر ۱۰.۱ اینچی استاندارد، XL و XLT را حذف و ۱۱.۲ اینچی را برای کل خانواده استاندارد کرده، دو رنگ جدید Neptune Blue به جای Velocity Blue و بسته ظاهری Bronze Graphics اضافه کرده و در داخل XL کنترل تهویه دوگانه، در لاریات فرمان‌گرمشونده و بک‌جی لاکچری آپشنال بانوربردازی داخلی، برف‌پاکن اتوماتیک، آینه‌های تاشو برقی، حافظه‌صندلی راننده و سیستم BDO ده بلندگواضافه شده است.

فورد موتور کوچک‌تر را کنار گذاشت و موتور بزرگ‌تر رنجر را به نسخه‌های معمولی رنجر آورد. به گزارش Ford Authority» براساس لیک گاید سفارش آمریکا، فورد برای مدل ۲۰۲۷ موتور ۲.۷ لیتری ۱۷۶ کوپست توین توربو را که ۳۱۵ اسببخار قدرت و ۴۰۰ پوند-فوت گشتاور داشت، از روی XLT و لاریات حذف می‌کند و به جای آن نسخه دیتون شده موتور ۳۰۰ لیتری ۷۶ توین توربو رنجر را قرار می‌دهد. این موتور در رنجر ریتور فعلی ۴۰۵ اسببخار قدرت و ۴۳۰ پوند-فوت گشتاور ارائه می‌دهد، اما برای نسخه‌های غیر رنجر، فورد مثل پراگو ۲۰۲۷ که تریم‌های Filson و Outer Banks، Badlands، Heritage از همین موتور بهره می‌گیرند، آن را روی ۲۸۰ اسببخار و ۴۴۰ پوند-فوت تنظیم کرده است. اگر همین تنظیم به رنجر بیاید، XLT و لاریات فقط ۲۵ اسب از رنجر کم می‌آورند و حتی ۱۰ پوند-فوت گشتاور بیشتر دارند.

خدا حافظی «فورد» با موتور ۶ سیلندر ۲/۷ لیتری



امید محمدی
سر دبیر

چین چگونه برقی شد و ما چرا هنوز استراتژی نداریم؟

صنعت خودرو چین امروز به یکی از بازیگران اصلی بازار خودروهای برقی جهان تبدیل شده است. هر بار که از پیشرفت این کشور سخن گفته می‌شود، معمولا از تیراژ تولید فناوری باتری، قیمت رقابتی و سرعت عرضه محصولات جدید می‌گوییم؛ اما کمتر درباره مسیری صحبت می‌کنیم که چین برای رسیدن به این نقطه طی کرده است. برتری امروز خودروسازان

چینی، حاصل یک تصمیم مقطعی یا موجی از سرمایه‌گذاری‌های کوتاه‌مدت نیست؛ پشت این جایگاه، برنامه‌ریزی بلندمدت، حمایت هدفمند و پیگیری مستمر یک راهبرد صنعتی قرار دارد. چین برای توسعه خودروهای برقی، سال‌ها روی زنجیره تامین باتری، مواد اولیه، زیرساخت شارژ، تحقیق و توسعه و تربیت نیروی متخصص سرمایه‌گذاری کرده است. دولت این کشور با تعیین اهداف مشخص، ایجاد مشوق‌ها و حمایت از توسعه فناوری، زمینه‌ای فراهم کرد تا خودروسازان و شرکت‌های دانش‌بنیان بتوانند در یک مسیر نسبتاً روشن حرکت کنند. اعداد و برآوردهای مطرح‌شده درباره حجم سرمایه‌گذاری چین نیز نشان می‌دهد که این پیشرفت را نمی‌توان بدون توجه به هزینه و زمان صرف‌شده برای آن تحلیل کرد. بنابراین، وقتی از یک برنامه ۲۰ ساله و سرمایه‌گذاری ۲۰۰ میلیارد دلاری سخن می‌گوییم، باید بدانیم که درباره یک مسیر توسعه صحبت می‌کنیم، نه صرفاً تولید چند مدل خودرو برقی.

اما پرسش اصلی برای صنعت خودرو ایران این است: چرا ما از تجربه چین، دست‌کم در زمینه تدوین و اجرای راهبرد صنعتی الگوبرداری نمی‌کنیم؟ مسأله این نیست که ایران باید عیناً همان مسیر چین را طی کند. شرایط اقتصادی، محدودیت‌های بین‌المللی، دسترسی به فناوری و توان سرمایه‌گذاری در دو کشور یکسان نیست. مسأله این است که چرا با وجود سال‌ها بحث درباره خودروهای برقی، هیبریدی و کاهش مصرف سوخت، هنوز یک نقشه راه روشن و پایدار که وظایف دولت، خودروسازان،

یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

مصرف‌کننده در بازی قیمت‌گذاری خودرو غایب است

آن‌چه اهمیت دارد، وجود یک سازوکار شفاف و قابل ارزیابی برای تعیین قیمت است؛ سازوکاری که هزینه‌های واقعی تولید، شرایط بازار و توان خرید مصرف‌کننده را هم‌زمان در نظر بگیرد

هزینه‌های تولید و حضور موثر نمایندگان مصرف‌کنندگان در فرآیند تصمیم‌گیری است. برای بررسی ابعاد اقتصادی قیمت‌گذاری خودرو، با حمیدرضا امیری‌مقدم، کارشناس صنعت خودرو به گفت‌وگو پرداختیم؛



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

اختلاف نظر بر سر قیمت‌گذاری خودرو بار دیگر میان نهادهای سیاست‌گذار و وزارت صنعت، معدن و تجارت بالا گرفته است. از نگاه اقتصادی، قیمت خودرو باید همچنان به صورت دستوری تعیین شود یا زمان حرکت به سمت سازوکار بازار قرار سیده است؟

برای پاسخ به این پرسش باید ابتدا مشخص کنیم که قیمت در یک سیستم اقتصادی چگونه شکل می‌گیرد. قیمت در شرایط عادی، حاصل برهم‌کنش عرضه و تقاضا و متاثر از هزینه‌های تولید، شرایط رقابت و رفتار مصرف‌کننده است. وقتی قرار است متغیرها، شاخص‌ها و ملاحظات خارج از قواعد متعارف بازار به قیمت اضافه شود، باید پرسید اساساً هدف از قیمت‌گذاری چیست و این مداخله قرار است کدام مشکل را برطرف کند؟

اگر بازار امکان فعالیت آزادانه و رقابتی داشته باشد، قیمت می‌تواند از طریق تعامل عرضه و تقاضا شکل بگیرد. اما هنگامی که بازار با محدودیت عرضه، نبود رقابت موثر و فشار گروه‌های ذی‌نفع مواجه است، نمی‌توان انتظار داشت قیمت به صورت خودکار در نقطه تعادل قرار گیرد. در چنین شرایطی، تولیدکننده ممکن است به دنبال افزایش قیمت برای پوشش

بازگشت اختلاف‌ها بر سر شیوه قیمت‌گذاری خودرو، بار دیگر این پرسش را در کانون توجه قرار داده است که آیا قیمت‌گذاری دستوری می‌تواند در شرایط محدودیت عرضه، افزایش هزینه‌های تولید و نبود امکان واردات گسترده، از حقوق مصرف‌کننده حمایت کند؟ در یک سو، خودروسازان و مجموعه‌های وابسته به زنجیره تولید بر ضرورت اصلاح قیمت‌ها و پوشش هزینه‌های واقعی تأکید دارند و در سوی دیگر، سیاست‌گذاران از ملاحظات مربوط به قدرت خرید مردم و تبعات افزایش قیمت سخن می‌گویند. با این حال، در این میان یک پرسش اساسی مطرح است: جایگاه مصرف‌کننده نهایی در فرآیند تعیین قیمت خودرو کجاست و چه نهادی باید از منافع او دفاع کند؟ در شرایطی که بازار خودرو از محدودیت رقابت و عدم تعادل میان عرضه و تقاضا رنج می‌برد، بحث بر سر قیمت‌گذاری صرفاً به انتخاب میان نرخ‌گذاری دولتی و آزادسازی قیمت‌ها محدود نمی‌شود؛ بلکه مسأله اصلی، چگونگی شکل‌گیری قیمت، میزان شفافیت





نسخه خاصی از «کورت» که مختص بازار ژاپن است

شورولت یک نسخه کمیاب‌تر از هیولا ZR1X ساخت؛ اما نمی‌توانید این مدل را در آمریکا بخرید. شورولت ژاپن مدل ویژه ۷۸ Tourer Corvette را بر اساس استینگری کانور تیبل معرفی کرد با تیراژ فقط ۱۵ دستگاه در کل ژاپن و قیمت ۲۱.۵ میلیون یین معادل ۱۳۵ هزار و ۶۰۰ دلار با نرخ امروز که ۱.۹ میلیون یین یا حدود ۱۲ هزار دلار گران‌تر از استینگری کانور تیبل معمولی در ژاپن است و تقریباً برابر با یک گرند اسپرت X فول در آمریکا. از نظر فنی این یک استینگری است نه Z.۰۶ موتور ۶.۲ لیتری LT۲ تنفس طبیعی با ۴۹۵ اسببخار قدرت و ۴۷۰ پوند-فوت با گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه که حال‌در آمریکا جایش را به ۶.۷ لیتری جدید با ۴۰ اسب بیشتر داده، اما در ژاپن همین موتور قدیمی عرضه می‌شود. در عوض، ظاهر آن گرد تورر واقعی است. تنها رنگ قابل سفارش Red Mist Metallic Tintcoat با نوارهای مسابقمای Sterling Silver سرتاسری از دماغه تا سپولیر،

سقف ناسل‌ها و تریمرودهای جانبی هر رنگ بدنه به جای Carbon Flash مشکی معمول و جلونجره با پکیج کروم است. رینگ‌های فورج آلومینیومی ۵ پره Pearl Nickel به جای ۲۰ پره خاکستری، کالیپر مشکی، اسپویلر عقب Low Profile، اسپلیتر جلو و کاور موتور قرمز که فقط با خواباندن سقف دیده می‌شود. داخل کابین تم Natural Dipped است؛ چرم Natural Tan با دوخت مشکی، فرمان مشکی با نشان ۱۲ ساعت، صندلی‌های باکت GT۲ با دوخت مخصوص ویج ویژه ۷۸ Tourer روی داشبورد و رکاب. ترکیب قرمز، نقره‌ای و گرم ادای دینی به رودسترهای کلاسیک بریتانیایی و ماسل آمریکایی است و به گفته CarBuzz نه جیغ و نه کسل‌کننده است. همه کورت‌های ژاپن فرمان راست و ساخت بولینگ گرین کنتاکی هستند و به دلیل مالیات حجمی موتور و وزن و هزینه حمل قیمت بالاتری دارند.

هزینه‌ها و تامین منافع خود باشد و در مقابل، نهادهای دولتی نیز با هدف کنترل قیمت و جلوگیری از فشار بیشتر بر مصرف‌کننده مداخله کنند. مساله این‌جاست که هیچ‌کدام از این دو رویکرد، به‌تنهایی تضمین‌کننده تامین منافع مصرف‌کننده نیست. نه هر افزایش قیمتی لزوماً به معنای اصلاح اقتصادی است و نه هر مداخله‌ای در قیمت‌گذاری می‌تواند به حمایت موثر از مردم منجر شود. آن‌چه اهمیت دارد، وجود یک سازوکار شفاف و قابل ارزیابی برای تعیین قیمت است؛ سازوکاری که هزینه‌های واقعی تولید، شرایط بازار و توان خرید مصرف‌کننده را هم‌زمان در نظر بگیرد.

براساس آن‌چه پیش‌تر به آن اشاره کردید، آیا دولت همچنان باید با قیمت‌گذاری دستوری از مصرف‌کننده حمایت کند؟

در شرایطی که اقتصاد با محدودیت‌های جدی مواجه است و امکان واردات کالای جایگزین یا تقویت عرضه به میزان کافی وجود ندارد، دولت با یک مساله پیچیده روبه‌رو می‌شود. وقتی نمی‌توان از طریق واردات، افزایش رقابت یا توسعه سریع عرضه، فشار موجود در بازار را کاهش داد، سیاستگذار ممکن است قیمت‌گذاری را ابزاری برای حمایت از مصرف‌کننده بداند. اما باید توجه کرد که حمایت از مصرف‌کننده صرفاً به معنای جلوگیری از افزایش قیمت کارخانه نیست. اگر قیمت به شکلی تعیین شود که پایداری تولید را با مشکل مواجه کند، عرضه کاهش یابد یا فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد افزایش پیدا کند، ممکن است نتیجه نهایی با هدف اولیه سیاستگذار متفاوت باشد. از سوی دیگر، افزایش قیمت نیز بدون نظارت بر هزینه‌ها و ارزیابی توان خرید مردم، نمی‌تواند به‌عنوان راه‌حل قطعی معرفی شود. بنابراین، دولت باید به‌جای تمرکز صرف بر عدد نهایی قیمت، مجموعه عوامل موثر بر بازار را بررسی کند. اگر قرار است

مداخله‌ای صورت گیرد، باید مشخص باشد این مداخله با چه هدفی انجام می‌شود، هزینه آن برعهده چه کسی است و چه سازوکاری برای جلوگیری از انتقال فشار اقتصادی به مصرف‌کننده وجود دارد.

یکی از انتقادهای مطرح‌شده به فرآیند قیمت‌گذاری این است که منافع تولیدکننده و نهادهای دولتی در جلسات کارشناسی بررسی می‌شود، اما مصرف‌کننده نهایی حضور موثری ندارد. این مساله چه تأثیری بر نتیجه تصمیم‌گیری‌های می‌گذارد؟

معتقدم یکی از مسائل مهم در ساختار فعلی، همین موضوع است. مصرف‌کننده کسی است که در نهایت باید بهای خودرو را پرداخت کند، اما لزوماً در فرآیند تعیین قیمت، صدای او به‌اندازه کافی شنیده نمی‌شود. در مقابل، تولیدکنندگان و تشکلهای مرتبط با صنعت، به دلیل ارتباط سازمان‌یافته با نهادهای تصمیم‌گیر، امکان بیشتری برای طرح مطالبات خود دارند. در چنین شرایطی، ممکن است جلسه‌ای با حضور نمایندگان دستگاه‌های دولتی، خودروسازان و تشکلهای صنعتی برگزار شود و درباره قیمت تمام‌شده، هزینه‌های تولید و ضرورت اصلاح قیمت‌ها بحث شود، اما نماینده‌ای که بتواند منافع مصرف‌کننده را به‌صورت مستقل و مستند مطرح کند، حضور موثری نداشته باشد. نتیجه چنین فرآیندی ممکن است این باشد که بخش مهمی از منافع ذی‌نفعان بررسی شود، اما آثار تصمیم بر قدرت خرید مردم و کیفیت خدمات دریافتی آنان در حاشیه قرار گیرد. البته حضور نماینده مصرف‌کننده به‌تنهایی کافی نیست. این نماینده باید استقلال داشته باشد، به اطلاعات مربوط به هزینه‌های تولید دسترسی پیدا کند و بتواند درباره آثار تصمیم‌ها بر بازار و خانوارها اظهار نظر کارشناسی کند. اگر نمایندگی مصرف‌کننده صرفاً تشریفاتی باشد، نمی‌تواند تعادل لازم را در فرآیند تصمیم‌گیری ایجاد کند.

شما به نقش گروه‌های ذی‌نفع اشاره کردید؛ آیا تصمیم‌های خارج از جاده مخصوص می‌توانند روی فرآیند قیمت‌گذاری اثر بگذارند؟

در بررسی این موضوع باید به مساله تعارض منافع توجه کرد. در بسیاری از حوزه‌های اقتصادی، افرادی که سابقه فعالیت در دستگاه‌های دولتی را دارند، پس از پایان مسئولیت خود در تشکلهای صنفی، انجمن‌های تخصصی یا مجموعه‌های مرتبط با همان صنعت فعالیت می‌کنند. این جابه‌جایی به‌خودی‌خود به معنای وجود تخلف یا تعارض منافع نیست؛ زیرا تجربه مدیریتی و شناخت ساختار اجرایی می‌تواند برای بخش خصوصی نیز مفید باشد. با این حال، هنگامی که فردی با سابقه مسئولیت دولتی در جایگاه نمایندگی یک



عکس چپه ژاپنی دارد

صنعت قرار می‌گیرد، باید سازوکارهایی وجود داشته باشد که استقلال تصمیم‌گیری و رعایت منافع عمومی را تضمین کند. مساله اصلی، بررسی عملکرد و نحوه تصمیم‌گیری است، نه صرفاً سوابق شغلی افراد. در صنعت خودرو نیز باید پرسید چه نهادی در برابر مطالبات تولیدکنندگان، هزینه‌های اعلام‌شده را به‌صورت مستقل بررسی می‌کند و چه مرجعی آثار تصمیم‌های قیمتی بر مصرف‌کننده را ارزیابی می‌کند؟ اگر دستگاه تصمیم‌گیر به اطلاعات یک طرف وابسته باشد و ابزار کافی برای راستی‌آزمایی نداشته باشد، احتمال آن وجود دارد که تصمیم نهایی نتواند همه ابعاد مساله را پوشش دهد. از این منظر، شفافیت در اعلام هزینه‌ها، اعلام مبانی محاسباتی قیمت و مشخص بودن

مسئولیت نهادهای نظارتی اهمیت زیادی دارد. همچنین باید میان دفاع صنفی از منافع تولیدکننده و تصمیم‌گیری درباره منافع عمومی تفکیک قائل شد.

باتوجه به این مسائل، چه اصلاحاتی می‌تواند فرآیند قیمت‌گذاری خودرو را به سازوکاری منصفانه‌تر تبدیل کند؟

نخستین اقدام، ایجاد شفافیت در ساختار قیمت تمام‌شده است. باید مشخص باشد هزینه مواد اولیه، قطعات، دستمزد، انرژی، تامین مالی و سایر عوامل تولید چه سهمی در قیمت نهایی دارند. همچنین لازم است روشن شود افزایش هزینه‌ها تا چه اندازه ناشی از عوامل واقعی اقتصادی است و چه بخشی از آن به ناکارآمدی، ساختار مدیریتی یا سایر عوامل قابل اصلاح مربوط می‌شود. دومین مساله، تقویت رقابت است. هر اندازه امکان انتخاب برای مصرف‌کننده بیشتر باشد و عرضه‌کنندگان در معرض رقابت موثر قرار گیرند، زمینه برای شکل‌گیری قیمت‌های متناسب با شرایط بازار تقویت می‌شود. البته رقابت صرفاً با اعلام آزادسازی قیمت‌ها ایجاد نمی‌شود و به شرایط واقعی ورود به‌بازار، امکان افزایش عرضه و رفع موانع غیرضروری نیز بستگی دارد. سومین موضوع، حضور موثر نمایندگان مستقل مصرف‌کنندگان در فرآیند تصمیم‌گیری است. این حضور باید به‌گونه‌ای باشد که آثار افزایش قیمت بر قدرت خرید خانوارها، کیفیت محصول، خدمات پس از فروش و تعهدات شرکت‌ها نیز بررسی شود. در نهایت، سیاستگذار باید میان حمایت از تولید و حمایت از مصرف‌کننده تعادل برقرار کند. تولید پایدار بدون امکان پوشش هزینه‌های منطقی دشوار است، اما مصرف‌کننده نیز نباید هزینه ناکارآمدی‌ها یا تصمیم‌های غیرشفاف را بدون امکان اعتراض و پیگیری بپردازد. قیمت‌گذاری زمانی می‌تواند به نتیجه قابل دفاع برسد که مبانی آن روشن، تصمیم‌گیران پاسخگو و منافع هر دو سوی بازار در آن لحاظ شده باشد.





سوار شود و پلتفرم اختصاصی خودش را دارد. تولید احتمالا نه در گراتس اتریش کنار G بزرگ، بلکه در مجارستان انجام می‌شود. کالنیوس در باره هیجان اولیه گفت تلفنش بعد از اعلام خبر از پیام منفجر شد. اما او واستفان و کیاخ، رئیس AMG تاکید کرد دندیبی G قرار نیست مشتری G واقعی را هدف بگیرد. به گفته و کیاخ این خودرو در سگمنت لوکس SUV-C قرار می‌گیرد و برای مشتری جدید جوان تر و شهری است. کالنیوس هم گفت G اصلی تنها ماشین در جهان است که می‌تواند شاکل را با ۶۰ تا ۷۰ کیلومتر بر ساعت پایین بیاورد و این کوپلو آن تست را پاس نمی‌کند، اما قابلیت آفرود خیلی خوب با تمرکز روی هندسه تعلیق، ساینز چرخ و آتیکولیشن اکسل خواهد داشت.

به گزارش «Bloomberg Business» اولا کالنیوس، مدیر عامل مرسدس بنز در مصاحبه اخیر اینستاگرامی‌اش گفت پروژه little در حال توسعه است و زودتر از آن چه فکر می‌کنید، عرضه خواهد شد. وقتی مجری زمان دقیق‌تری خواست، کالنیوس گفت کمتر از ۲۴ ماه از الان. یعنی قبل از اکتبر ۲۰۲۸ و احتمالا اواسط ۲۰۲۸ بارونمایی در نمایشگاه نیویورک آوریل. این مدل که در ۲۰۲۳ با نام Class-G با یک کوچک نیز رشد اولین تیزر رسمی‌اش ۲۰۲۵ آمد، قرار بود اول فقط برقی باشد، اما فشار نمایندگی‌های آمریکا باعث شد مرسدس بر نامه را به هیبرید بنزینی هم تغییر دهد. به گفته مارکوس شفر، مدیر فنی سابق، این مدل برای این که اصل باشد نمی‌تواند روی پلتفرم GLC یا GLB باشد.

محصول تازه



«مرسدس بنز»
در راه است

پیگیری يك موضوع

Follow up

عرضه سهمیه واردات خودرو در بورس به تنهایی انحصار را نمی‌شکند



«بر اساس مصوبه جدید شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا، حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی وارداتی در سال ۱۴۰۵، حداقل ۱۰۰ درصد تعیین شده است. همچنین دولت مکلف شده است در راستای حفظ رقابت، سهمیه واردات خودرو و سایر گروه‌های کالایی را که دولت تعیین می‌کند، صرفا از طریق واگذاری امتیاز واردات در بورس کالا عرضه کند. این تصمیم در شرایطی اتخاذ شده که بازار خودرو ایران طی سال‌های گذشته با چالش‌هایی از جمله محدودیت واردات، انحصار و فاصله قیمت کارخانه و بازار مواجه بوده است؛ مسائلی که همواره بحث درباره ضرورت افزایش رقابت و شفافیت در سازوکار عرضه و قیمت‌گذاری خودرو را مطرح کرده‌اند. در این رابطه مصطفی صفاری، کارشناس بورس کالا اظهار کرد: «پیش از این نیز بحث تفاوت میان قیمت تعیین‌شده از سوی شورای رقابت با قیمت مورد نظر واردکننده و سازمان حمایت مطرح بود و همواره این موضوع مورد توجه قرار داشت که این مابه‌التفاوت وارد بورس کالا شود تا اختلاف قیمت برای خریدار و فروشنده واقعی شفاف شود. همچنین این بحث مطرح بود که در آمد حاصل از این مابه‌التفاوت صرف توسعه خدمات حمل‌ونقل عمومی شود». این کارشناس بورس کالا با اشاره به دلایل ورود خودرو به بورس کالا گفت: «اساسا یکی از دلایل ورود خودرو به بورس کالا این بود که در هیچ جای دنیا تولیدکننده برای فروش محصول خود به مشتری التماس نمی‌کند و از آن نمی‌خواهد که خودرو را به صورت اقساطی خریداری کند؛ اما در ایران، متاسفانه انحصار در بازار خودرو باعث شده است که همواره مابه‌التفاوت قیمتی وجود داشته باشد و حبابی در قیمت‌ها شکل بگیرد». صفاری ادامه داد: «به‌همین دلیل، هم در بازار خودرو و هم در بازار مسکن ایران، در مقایسه با بسیاری از کشورهای دنیا با حباب قیمتی مواجه هستیم و این حباب نیز بسیار بزرگ است». وی با بیان این که واردات خودرو به معنای واقعی در کشور انجام نمی‌شود، تصریح کرد: «حتی اگر وارداتی هم صورت بگیرد، معمولا خودروهای لوکس وارد می‌شوند که در دسته خودروهای مورد نیاز برای تولید و مصرف عمومی قرار نمی‌گیرند. برای مثال، قوانین مربوط به واردات خودروهای دست‌دوم تصویب شده، اما عملا اجرایی نشده».

در بازدید معاون علمی رئیس جمهوری از گروه خودروسازی سایپا عنوان شد:

سایپا در مسیر تحول فناورانه، توسعه موتورهای کم‌مصرف و خودروهای هیبریدی قرار گرفته است

آینده سایپا با محوریت فناوری و کاهش مصرف سوخت روشن است



ایجاد شده را نادیده بگیرد.»

معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان رئیس جمهوری ادامه داد: «ممکن است یک محصول داخلی بهترین محصول جهان نباشد و ایرادهایی داشته باشد؛ اما این محصول به دست متخصصان، مهندسان و فناوران کشور ساخته شده و قابل تقدیر است. انتظار برای پیشرفت نیز باید با نقدی همراه باشد که به بهبود کیفیت و توسعه بیشتر منجر شود. بنابراین نقد صنعت خودرو نباید به نفی توان داخلی تبدیل شود.»

فراهم شده و با هماهنگی میان دستگاه‌ها اجرا شود.»

سایپا در مسیر اصلاح ساختار و کاهش هزینه‌ها علی‌شیرزاده، مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا نیز در این نشست با بیان این که در ابتدای دوره مدیریتی با کسری قابل توجه منابع و تعهدات مالی مواجه بودیم، گفت: «مهم‌ترین هدف ما این بود که در کنار پرداخت تعهدات گذشته، جریان تولید و حیات عملیاتی شرکت حفظ شود. برای این منظور مجموعه‌ای از اقدامات هم‌زمان در حوزه تامین مالی، فروش دارایی‌ها، کاهش بهای تمام‌شده و مدیریت هزینه‌ها در دستور کار قرار گرفت.»

وی همچنین به اصلاح ساختار شرکت‌های زیرمجموعه گروه سایپا اشاره کرد و گفت: «یکی دیگر از اقدامات مهم، چابک‌سازی ساختار گروه و کاهش شرکت‌های غیر ضروری بود. در این فرآیند، شرکت‌هایی که فعالیت آن‌ها ارتباط موثری با مأموریت اصلی گروه نداشت، شناسایی و تعیین تکلیف شدند و تعداد قابل توجهی از شرکت‌های گروه کاهش یافت.»

شیخ‌زاده خاطرنشان کرد: «امروز بخش قابل توجهی از اقداماتی که در حوزه اصلاح ساختار، کاهش هزینه، تعیین تکلیف دارایی‌ها، مدیریت تعهدات و چابک‌سازی گروه انجام شده، آثار خود را نشان داده و مبنای ادامه مسیر سایپا برای بهبود عملکرد و تقویت تولید قرار گرفته است.»

توسعه خانواده موتورهای کم‌مصرف در سایپا همچنین مهدی رادمنش، عضو هیات‌مدیره و قائم‌مقام مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا در امور توسعه محصول و کیفیت گفت: «فرمایشات رئیس جمهوری درباره سیاست‌گذاری شفاف در حوزه مصرف سوخت، کاهش ترازوی بنزین، کاهش آلودگی هوا و نوسازی ناوگان، سرلوحه پروژه‌های توسعه محصول سایپا قرار گرفته است.» وی افزود: «خستین پروژه مهم مادر این مسیر، توسعه خانواده موتور است که با هدف کاهش مصرف سوخت و استفاده از فناوری‌های روز دنیا در حال انجام است. این خانواده موتور شامل نسخه‌های تنفس طبیعی، توربوشارژ و توربو GDI خواهد بود و برای محصولات مختلف سایپا مورد استفاده قرار می‌گیرد.»

قائم‌مقام مدیر عامل سایپا در امور توسعه محصول و کیفیت گفت: «در کنار خانواده موتور، توسعه خودروهای برقی و هیبریدی را نیز دنبال می‌کنیم و پس از مطالعات انجام‌شده، فناوری بلاگین هیبرید را به دلیل ظرفیت بالای آن در کاهش مصرف سوخت و نیاز کمتر به زیرساخت‌های شارژ، انتخاب کرده‌ایم.»

نیاید به صنعت خودرو نگاه تقلیل‌گرایانه داشت افشین بارد نگاه تقلیل‌گرایانه به صنعت خودرو اظهار کرد: «نمی‌توان صنعت خودرو را فقط به تعداد خودروهای تولیدشده یا هزینه‌های مستقیم آن محدود کرد و سپس نتیجه گرفت که تعطیلی فعالیت خودرو ساز و اختصاص منابع به شکل دیگری، الزاما به نفع کشور خواهد بود. چنین گاهی، زنجیره فناوری و تولیدی را که در پس این صنعت شکل گرفته است، نادیده می‌گیرد.»

وی افزود: «تولید خودرو به مجموعه گسترده‌ای از صنایع وابسته است؛ از فولاد و صنایع الکترونیک گرفته تا صنعت تایر، پتروشیمی، پلیمر و ماشین‌کاری. بخش‌های مختلف این زنجیره در تولید خودرو مشارک دارند و هر کدام بخشی از ظرفیت صنعتی و فناورانه کشور را تشکیل می‌دهند.»

ایجاد کار گروه مشترک برای توسعه همکاری در صنعت خودرو

فرشاد مقیمی، رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، در جریان بازدید معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش بنیان رئیس جمهوری از گروه خودروسازی سایپا، با اشاره به اهمیت تحقیق و توسعه در صنعت خودرو گفت: «صنعت خودرو یکی از صنایع راهبردی کشور است و با توجه به شرایط تحریم، توسعه ظرفیت‌های فناورانه و تقویت زیست‌بوم نوآوری می‌تواند نقش مهمی در پایداری و استمرار تولید ایفا کند.»

وی پیشنهاد کرد: «کار گروه مشترکی برای توسعه همکاری میان صنعت خودرو و معاونت علمی تشکیل شود و تفاهم‌نامه‌ای میان معاونت علمی، ایدرو، وزارت صمت و شرکت‌های خودرو ساز به امضا برسد.»

وی افزود: «این همکاری می‌تواند در قالب مگا پروژه‌های فناورانه تعریف شود و برای هر پروژه، زیر پروژه‌های مشخص، برنامه زمانی دقیق و چشم‌انداز روشن تعیین شود. همچنین طرح‌های هدف‌گذاری‌شده از سوی وزارت صمت، معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری و سایر دستگاه‌ها، از جمله سازمان ملی استاندارد، باید بر اساس زیرساخت‌های

زاپاس

Spare Tire

مدیر عامل سایپا دیدک رئیس هیات‌مدیره انجمن شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو کشور شد

صنعتی شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو کشور انتخاب شد. این انتخاب در راستای تقویت فعالیت‌های صنعتی و تخصصی و پیگیری امور مرتبط با حوزه خدمات پس از فروش صنعت خودرو صورت گرفته است.

شد. در این جلسه، پس از رای‌گیری، اعضای هیات‌مدیره و مسئولان انجمن برای دوره جدید تعیین و معرفی شدند که بر این اساس، رحیم علیشاهی، به نمایندگی از شرکت سایپا دیدک، به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره انجمن

به گزارش «سایپانیوز» در پی برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه انجمن صنعتی شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو و تعیین اعضای هیات‌مدیره برای دوره سه‌ساله آینده، دویست و پنجاهمین جلسه هیات‌مدیره این انجمن برگزار



نگاه

View

تاکید مقیمی بر تسریع نوسازی ناوگان حمل‌ونقل با راه‌اندازی سامانه یکپارچه نوسازی

به گزارش «ایدرونیوز» نشست بررسی روند اسقاط وسایل نقلیه و راه‌اندازی سامانه یکپارچه نوسازی با حضور فرشاد مقیمی و سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا بر گزار شد.

در ابتدای این نشست، گزارشی از عملکرد مدیریت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل، روند اسقاط وسایل نقلیه فرسوده و اقدامات انجام‌شده برای راه‌اندازی سامانه یکپارچه نوسازی ارائه شد



مقیمی در این نشست بر ضرورت تقویت هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول و پیگیری منظم اقدامات اجرایی تاکید کرد و گفت: «راه‌اندازی سامانه یکپارچه نوسازی می‌تواند با شفاف‌سازی فرآیندها، تسهیل ارائه خدمات و ارتقای نظارت، به ساماندهی چرخه اسقاط و جایگزینی وسایل نقلیه کمک کند.» وی همچنین با اشاره به اهمیت همکاری سازمان‌یافته با پلیس راهور، بر رفع موانع اجرایی و فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم برای افزایش مشارکت مالکان وسایل نقلیه فرسوده در طرح‌های نوسازی تاکید کرد.

در ادامه این نشست، زمینه‌های همکاری و تبادل اطلاعات میان دستگاه‌های مرتبط بررسی شد و طرفین بر تقویت هماهنگی‌ها برای پیشبرد برنامه‌های اسقاط و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل تاکید کردند.



شکار سه ردیفه‌های بزرگ «بامو» در نوربرگ‌رینگ

«بامو» بعد از معرفی اولین X۵ برقی یعنی X۵i مدل ۲۰۲۷، حالا سراغ بزرگ‌ترین شاسی‌بلندش رفته است. به گزارش Carscoops و SHProshots، دو پورتو تایپ استار شده هفته گذشته در نوربرگ‌رینگ شکار شدند؛ یکی iX۷ برقی سه ردیفه و دیگری M۶۰۰X۷ بنزینی. این پیست ۲۰۸ کیلومتری برای این هیگل‌ها پیست مسابقه نیست، تست دوام و حرارت است و هر بامو از X۱ تا سری ۷ باید آن را پاس کند. نکته اول این که هیچ کدام Neue Klasse نیستند. برخلاف X۳ و iX۵، جدید با چهره visor، این دو همچنان چراغ‌های دوتایی تفکیک‌شده ۲۰۲۲ را حفظ کرده‌اند؛ مثل سری ۷ قبلی. لفت ۲۰۲۶، جلوینچره کلیوی عول‌پیگر با خطوط افقی برای تاکید بر عرض و روشنائی آشنال باقی مانده. اما بدنه مدرن‌تر شده با سطوح تمیزتر، شیشه‌های بیشتر، شیشه‌لچکی عقب‌بزرگ‌تر برای فضای پای بیشتر

و دستگیرهای جدید با آل‌مانند کوچک روی ستون در به جای دستگیر معمولی که اولین بار در Vision Neue Klasse و X۵ Skytop دیده شد و حالا به X۵ هم آمده است. چراغ‌های عقب باریک افقی با نور از دیک به هم مثل X۳ و iDrive۱۰ پانورامیک با ناما یسگر سر تا سری از ستون تا ستون داخل کابین خواهد بود. پرو تا پ بزنینی با چهار اگزوز و چراغ روز رد M۲ شناسایی شدند؛ زده مسابقه‌ای که از استقامت لاماز آمده و به خاطر طول موج بیشتر، خیرگی در مه و باران کمتر و در ک عمق بهتر دارد و قبلا فقط روی CSM۴ بود و حالا روی M۶۰۰X۵ و M۲۵۰ هم آمده است. این M۶۰۰X۷ xDrive جانشین +M۶ است و موتور S۶۸ توبین توربو ۴.۴ لیتری ۷۸۸ ما یلند، هیبرید را حفظ می‌کند که امروز ۵۲۳ اسب بخار قدرت دارد و انتظار ۶۰۰ اسب برای M۶۰۰ جدید و حتی M۷۰۰ در شایعات است.

ویژه‌ها



فرآیند واردات خودروهای ایرانیان خارج از کشور متوقف شد



«سخت‌گویی دولت گفت: «اقدامات گمرکی در حوزه خودرو و منطبق بر دستورات ابلاغی جدید اصلاح می‌شود.» فاطمه مهاجرانی افزود: «با دستور صریح رئیس جمهور و به منظور صیانت از منابع ارزی کشور در شرایط حساس کنونی، فرآیند واردات خودروهای ایرانیان خارج از کشور فعلا متوقف شده است. شایان ذکر است نامه‌های اجرایی گمرک در این خصوص مربوط به پیش از ابلاغ این دستور صریح بوده است.» وی ادامه داد: «دولت تخصیص منابع ارزی کشور به اولویت‌های اصلی زندگی و معیشت مردم را در رأس تصمیم‌گیری‌های خود قرار داده است.»

دیگه چه خبر؟



توضیح درباره تیتتر منتشر شده در شماره ۲۵۹۶ روزنامه «دنیای خودرو»



«در پی انتشار گزارشی با تیتتر «۵ تیرساز بزرگ حاضر در بورس بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان سود کردند» در شماره ۲۵۹۶ روزنامه «دنیای خودرو»، رئیس انجمن زنجیره تامین لاستیک، روکش و مواد اولیه اتاق بازار گانی تهران با ارائه توضیحی درباره محتوای این گزارش به روزنامه «دنیای خودرو» اعلام کرد رقم مورد اشاره، مربوط به فروش شرکت‌های بزرگ تایرسازی بوده و نباید به عنوان سود این شرکت‌ها تلقی شود. بر این اساس، منظور از رقم بیش از ۳۰ هزار میلیارد تومان، میزان فروش شرکت‌های مورد اشاره است، نه سود حاصل از فعالیت آن‌ها.

توئیترا!



سلامت و ایمنی، خط قرمز استاندارد در واردات خودرو



«فرزانه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران در گفت‌وگو با «مهر» در خصوص نظارت بر واردات خودرو اظهار کرد: «سلامت و ایمنی، خط قرمز سازمان ملی استاندارد در حوزه خودرو است؛ خودروهای وارداتی باید الزامات و آیت‌های استاندارد را لازم داشته باشند و سازمان در این زمینه بر اساس ضوابط و مقررات مصوب عمل می‌کند.» معاون رئیس جمهور تصریح کرد: «خودروهایی که به کشور وارد می‌شوند، از نظر الزام‌ها و ضوابط استاندارد هیچ نقایتی با خودروهای داخلی ندارند و این مقررات به موجب مصوبات هیات وزیران و قوانین بالادستی به اجراء می‌آیند.» وی خاطر نشان کرد: «لبنتم در چارچوب قانون ساماندهی صنعت خودرو، توالی‌نامه‌های تایید نوع و نتایج ارزیابی‌های معتبر از سه بخش چین‌وشواری همکاری خلیج فارس و همچنین اتحادیه اقتصادی اوراسیا به رسمیت شناخته می‌شوند و بر اساس این تاییدیه‌ها، خودروهای توانمند وارد کشور شوند.»

قیمت‌گذاری خودرو در آستانه تغییر؛

آیا دوران قیمت‌گذاری دستوری به پایان می‌رسد؟



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«قیمت‌گذاری خودرو در آستانه تغییراتی قرار گرفته که می‌تواند شیوه تعیین بهای خودروهای داخلی و مونتاژی را تحت تأثیر قرار دهد. اظهارات مدیر کل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان درباره اصلاحات اساسی در شیوه‌نامه جدید، این پرسش را مطرح کرده است که آیا قرار است قیمت‌گذاری دستوری به تدریج کنار گذاشته شود و بازار نقش بیشتری در تعیین قیمت خودروها داشته باشد، یا این که همچنان قیمت‌ها در چارچوب ضوابط و مقررات مشخص تعیین خواهند شد؟ در حال حاضر، درخواست خودروسازان برای افزایش قیمت محصولات داخلی و مونتاژی بر اساس دستورالعمل تنظیم بازار خودرو سواری مصوب شورای رقابت بررسی می‌شود. با این حال، به گفته مدیر کل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت، در شیوه‌نامه جدید اصلاحات اساسی در نظر گرفته شده و مبنای تعیین قیمت تغییر خواهد کرد؛ موضوعی که می‌تواند مسیر تازه‌ای را پیش روی قیمت‌گذاری خودرو قرار دهد. تغییر مبنای قیمت‌گذاری، در صورتی که با بازنگری در نحوه محاسبه قیمت



عکس مجید توئیترا دارد

محصولات همراه باشد، می‌تواند بر چگونگی بررسی درخواست افزایش قیمت خودروسازان اثر بگذارد. با این حال، هنوز جزئیات روش جدید و میزان تغییراتی که در اختیار خودروسازان برای تعیین قیمت محصولاتشان ایجاد خواهد شد، مشخص نیست. مساله اصلی این است که اصلاح شیوه‌نامه تا چه اندازه می‌تواند از نقش مستقیم دولت و نهادهای تنظیم‌گر در تعیین قیمت‌ها بکاهد و زمینه را برای اثرگذاری بیشتر عرضه و تقاضا فراهم کند. اگر تغییرات جدید صرفا به اصلاح فرمول محاسبه قیمت محدود شود، ساختار کلی قیمت‌گذاری ممکن است همچنان بر پایه ضوابط مصوب ادامه پیدا کند؛ اما اگر مبنای تعیین قیمت و حدود اختیار شرکت‌ها تغییر کند، امکان حرکت به سمت سازوکارهای بازار نیز مطرح خواهد شد. از این منظر، اهمیت شیوه‌نامه جدید تنها به تغییر نحوه محاسبه قیمت خودرو محدود نمی‌شود، بلکه چگونگی تعیین قیمت در آینده را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. برای خودروسازان، این تغییر می‌تواند بر روند ارائه درخواست‌های افزایش قیمت و نحوه محاسبه بهای محصولات اثر گذار باشد و برای خریداران نیز مشخص می‌کند که قیمت خودرو تا چه اندازه تابع مقررات قیمت‌گذاری خواهد بود و چه سهمی از آن را شرایط بازار تعیین می‌کند. با وجود اعلام اصلاحات اساسی در شیوه‌نامه جدید، تا زمان انتشار جزئیات نهایی نمی‌توان درباره میزان فاصله گرفتن از قیمت‌گذاری دستوری یا حرکت به سمت آزادسازی قیمت‌ها نتیجه قطعی گرفت.

اینفوگرافش

Infographu

رشد درآمد شرکت مهندسی «نصیر ماشین» در هفت ماهه نخست سال جاری

درآمد مهر ماه

۱۰۱
میلیارد تومان



میزان افزایش

۸۶
درصد

میزان درآمد هفت ماهه

۵۵۸
میلیارد تومان

شرکت مهندسی «نصیر ماشین» در هفت ماهه منتهی به شهریور ماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۵۵۸ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چپ تلند؟



چرا اجرای تعرفه ۱۰۰ درصدی برای واردکنندگان نگران‌کننده است؟

«در پی ابلاغ مصوبه جدید مربوط به افزایش حداقل حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی وارداتی به ۱۰۰ درصد، یکی از پیامدهای احتمالی این مساله، بالا رفتن منابع مالی مورد نیاز برای ترخیص خودروهاست. واردکنندگانی که سفارش‌های خود را بر مبنای مقررات و برآوردهای قبلی تنظیم کرده‌اند، ممکن است برای تامین هزینه‌های جدید با فشار بیشتری روبه‌رو شوند. در چنین شرایطی، افزایش نیاز به نقدینگی می‌تواند بر سرمایه در گردش شرکت‌ها اثر بگذارد و تصمیم‌گیری درباره سفارش‌های جدید، تنوع مدل‌های وارداتی و زمان‌بندی عرضه را دشوارتر کند.

چرا؟



آیا تعرفه جدید به افزایش قیمت خودروهای وارداتی منجر می‌شود؟

«افزایش حقوق ورودی می‌تواند هزینه واردات را بالا ببرد و زمینه انتقال بخشی از این افزایش هزینه به قیمت نهایی خودرو را فراهم کند؛ اما میزان این اثر برای همه خودروها یکسان نخواهد بود. در صورت افزایش هزینه ترخیص، شرکت‌ها باید میان پوشش هزینه‌های جدید و حفظ توان خرید مشتریان تعادل برقرار کنند. اگر قیمت نهایی برخی خودروها از محدوده تقاضای بازار فراتر برود، احتمال دارد واردکنندگان در تعداد سفارش‌ها یا ترکیب خودروهای عرضه‌شده تجدیدنظر کنند. از این منظر، موضوع فقط افزایش احتمالی قیمت نیست؛ بلکه آثار تصمیم جدید بر حجم عرضه، تنوع خودروها و امکان برنامه‌ریزی میان‌مدت فعالان بازار نیز اهمیت دارد.

برای چه؟



سرنوشت واردات خودرو چه می‌شود؟

«مصوبه جدید حقوق ورودی خودرو، هم‌زمان دو هدف را دنبال می‌کند: تغییر سازوکار درآمدی واردات و اختصاص منابع برای تامین کالابرگ در مقابل، آثار احتمالی آن بر هزینه واردات، فعالیت شرکت‌ها و قدرت خرید مصرف‌کنندگان نیز به یکی از محورهای مهم بحث درباره آینده بازار خودرو تبدیل شده است. از سویی برخی خبرها حاکی از آن است که آماده‌سازی مستندات از سوی وزارت صمت و احتمال طرح درخواست برای جلوگیری از اجرای مصوبه می‌تواند مرحله تازه‌ای در پیگیری این موضوع باشد.

تشکیل ستاد عالی انرژی در وزارت صمت با هدف راهبری و مدیریت ناترازی انرژی در بخش تولید



«به گزارش «ایدرنیوز» به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی وزارت صنعت، معدن و تجارت، ناترازی انرژی در حوزه‌های برق، گاز و آب به یکی از چالش‌های اساسی بخش‌های صنعت، معدن، تجارت و خدمات کشور تبدیل شده است؛ چالشی که با ایجاد محدودیت در تامین پایدار انرژی، افزایش هزینه‌های تولید، کاهش توان رقابتی صنایع و تهدید امنیت اقتصادی، ضرورت اتخاذ رویکردی منسجم، راهبردی و فرابخشی را بیش از پیش نمایان می‌کند.

در همین راستا، وزارت صنعت، معدن و تجارت با هدف تقویت حکمرانی انرژی در بخش تولید، ارتقای هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی و ایجاد سازوکار موثر برای مدیریت ناترازی، تشکیل ستاد عالی انرژی را در دستور کار قرار داده است.

این ستاد با هدف ایجاد سازوکار واحد برای هماهنگی، راهبری، سیاست‌گذاری، پشتیبانی و بهینه‌سازی در حوزه‌های برق، گاز و آب در وزارت صمت و دستگاه‌های اجرایی تحت پوشش آن فعالیت خواهد کرد.

ساماندهی ایده‌ها، سیاست‌ها، پروژه‌ها و پژوهش‌های مرتبط با انرژی، با در نظر گرفتن نیازها و ویژگی‌های صنایع حیاتی، بنگاه‌های بزرگ و واحدهای کوچک و متوسط و همچنین رعایت قوانین و اسناد بالادستی، از محورهای اصلی مأموریت این ستاد خواهد بود.

بر اساس چارچوب پیش‌بینی‌شده، ستاد عالی انرژی با استقرار نظام تصمیم‌گیری در دو سطح راهبردی و تاکتیکی – عملیاتی، زمینه لازم را برای شناسایی ریشه‌های ناترازی، تدوین سیاست‌های موثر، اولویت‌بندی اقدامات و پیگیری اجرای برنامه‌های مرتبط با پایداری انرژی در بخش تولید فراهم می‌کند.

این رویکرد، ضمن تقویت انسجام در سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری، امکان هماهنگی موثرتر میان بخش‌های تخصصی وزارتخانه، سازمان‌های تابعه و دستگاه‌های اجرایی مرتبط را فراهم خواهد کرد و بستر لازم را برای هم‌افزایی ظرفیت‌های مدیریتی، اجرایی و کارشناسی در مسیر تامین پایدار انرژی مورد نیاز صنایع به وجود می‌آورد.

بر اساس ساختار پیش‌بینی‌شده، وزیر صنعت، معدن و تجارت با نماینده تام‌الاختیار وی، ریاست ستاد عالی انرژی را بر عهده خواهد داشت و معاون برنامه‌ریزی، نوآوری و هوشمندی وزارت صمت به‌عنوان دبیر ستاد تعیین می‌شود.

هدف نهایی این اقدام، تقویت هماهنگی در مدیریت منابع انرژی، پشتیبانی از استمرار فعالیت واحدهای تولیدی و صیانت از ظرفیت‌های صنعتی و معدنی کشور در مسیر حفظ رشد تولید، ارتقای رقابت‌پذیری و تقویت امنیت اقتصادی است.



تودوزی سبز که می‌تواند پایه‌سندلی کودک، جای حیوان خانگی، میز کوچک یا باکس باشد. سندلی سر نشین جلو هم Sunseat نام دارد و هنگام پارک روبه عقب برمی‌گردد و از داشبورده به عنوان پشتی زیر سقف پانورامیک استفاده می‌کند. داشبورده نمایشگر فوق‌عریض مخفی شونده دارد که هنگام خاموشی ناپدید می‌شود. مدیرعامل فیات آرئولونی گفت: این کانسپت به شدت معنادار است. او که خودش دو قلو دارد، گفت من عاشق MPV هستم، بعد SUV خریدم و از زندگی داخلش ناامید شدم. به باور او بازار هنوز جابجایی MPV دارد. رئیس طراحی، فرانسوالبون هم گفت مالتی‌پلی می‌تواند در کنار بازار باشد و نه در برابر آن. اما این که آیا این مدل با تیراز بالا تولید خواهد شد یا خیر به بازارخورد مشتری بستگی دارد. لبون هشدار داد وقتی با نوآوری می‌آیی، بازار شاید هنوز آماده نباشد؛ همان اتفاقی که برای مالتی‌پلا افتاد. شرط فیات استفاده از قطعات آماده استاندارد است برای پایین نگه داشتن قیمت است.

❖ فیات روح مالتی‌پلی جنجالی را در یک کانسپت عجیب برگراند. به گزارش «Carscoops»، مالتی‌پلی که ستاره فیات در نمایشگاه پاریس ۲۰۲۶ بود، یک خودروی سه‌در است که به گفته فیات فضای MPV، کاراکتر SUV و تطبیق‌پذیری پیکاپ‌آر ترکیب می‌کند و حالا مدیرانش می‌گویند شاید تولید شود. ابعاد این مدل جمع و جور است؛ ۴.۴۵ متر طول دارد که از جیب کامپس کوتاه‌تر است؛ اما تیراز آن در معماری C-pillar -متامورفوسی است. بخش عقب سقف و شیشه عقب با ردیف سوم روی ریل به جلو می‌لغزد و با چند حرکت، کابین ۱۰۶ نفره خانوادگی به یک پیکاپ دو کابین چهار نفره با کف باز تبدیل می‌شود. در حالت وانت، در صندوق دو تکه، کاور کشویی و سیستم‌ماژولار کف برای بارهای چهار وجود دارد و اسپویلر سقف می‌چرخد و به باربنددو چرخه برای حمل این وسیله تبدیل می‌شود. داخل این خودروادی دینی به مالتی‌پلاهای ۱۹۵۶ و ۱۹۹۸ است. ۶ سندلی اصلی به علاوه یک Petsenger Seat بدون پشتی در ردیف دوم با

بازگشت روح «مالتی‌پلی» در یک کانسپت عجیب

فراخوان گسترده «فورد» سری اف



❖ فورد ۱۰۲ هزار و ۱۵۹ دستگاه از تراک‌های سری F با کلاس‌تر آنالوگ معیوب را فرا می‌خواند؛ چراکه عقر به سرعت‌سنج و دور‌سنج این خودروها به‌طور ناگهانی می‌پرد یا عدد اشتباهی را نشان می‌دهد. بر این اساس راننده یک عدد را در کابین می‌بیند و سرعت واقعی چیز دیگری است و حتی ممکن است دو عدد متفاوت از سرعت دیجیتال و آنالوگ در یک داشبورده ببیند.

جمعیت اصلی فراخوان ۹۱ هزار و ۵۸۸ دستگاه سوپ‌رپورتی مدل ۲۰۲۶-۲۰۲۵ شامل F-۲۵۰، F-۳۵۰، F-۴۵۰، F-۵۵۰ و F-۶۰۰ تولید ۱۴ دسامبر ۲۰۲۴ تا ۱۷ آوریل ۲۰۲۶ است. به تفکیک حدود ۴۳ هزار و ۳۰۰ دستگاه F-۲۵۰، ۲۶ هزار و ۲۵۴ دستگاه F-۳۵۰، ۶ هزار و ۸۴۷ دستگاه F-۴۵۰ و ۲ هزار و ۸۲۷ دستگاه F-۶۰۰. به علاوه ۱۰ هزار و ۵۷۰ دستگاه F-۱۵۰ مدل ۲۰۲۶ تولید ۱۲۲ تا ۲۰۲۵ اگوست ۱۳ تا ۲۰۲۶ و دقیقاً یک دستگاه F-۷۵۰ مدل ۲۰۲۶ تولید ۲۱ نوامبر ۲۰۲۵. البته این به معنی ابتلای همه خودروهای تولیدی این بازه نیست. فورد با استفاده از سوابق تولید و تعمیرات تأمین‌کننده یعنی ویستون، خودروهای خاص را شناسایی کرده و همه خودروهای با کلاس‌تر دیجیتال مشمول این فراخوان نیستند. فورد می‌گوید نرخ بروز عیب حدود یک درصد است؛ اما کل جمعیت احتیاطی فراخوان شده است.

«LFA» برقی با شوک گیر بکس سکون‌شال مسابقه‌ای در راه است



❖ لکسوس نمی‌تواند ۷۱۰ را برگرداند، اما حس بر گرفته از آن را احیا می‌کند. به گزارش Car Buzz و پرونده ثبت‌شده در USPTO آمریکا با شماره ۱۲۶۷۹۲۱۷ در ۱۴ جولای ۲۰۲۶، تویوتا سیستم شبیه‌سازی تعویض دنده سکون‌شال برای خودرو برقی را پتنت کرده که منابع خبری، آن را مستقیماً به LFA برقی ۲۰۲۷ ربط می‌دهند. این LFA جدید که دسامبر ۲۰۲۵ به عنوان کانسپت در مونتری و Japan Mobility Show دیده شد، در حقیقت نسخه لوکس تویوتا GRGT است؛ شاسی آلومینیومی مشترک با GRGT با موتور V8 دارد، اما در نسخه لکسوس تمام برقی است. مدل کانسپت با طول ۱۸۴۶ اینچ، فاصله محوری ۱۰۷۳ اینچ، دو سندلی، فرم فست‌بک و

پدال‌های پشت فرمان با علامت + و - دیده شده بود و حالا مشخص شد آن پدال‌ها چه می‌کنند. پتنت می‌گوید خودرو برقی تک‌دنده‌نیازی به گیربکس ندارد و کسل‌کننده است. تویوتا راحل را در شکل‌دهی گشتاور گذاشته است. راننده دنده مجازی انتخاب می‌کند و هر دنده منحنی گشتاور خودش را دارد. در لحظه تعویض، کنترلر گشتاور موتور را برای کسری از ثانیه به صفر می‌رساند، مثل وقتی کلاچ باز می‌شود و بعد با یک اور شوت کوتاه بالاتر از هدف برمی‌گردد تا کوبش اتصال دوباره کلاچ شبیه‌سازی شود.

«سری صفر آلفا»، یک شاسی بلند کامپکت جعبه‌ای با ستون C ضخیم؛

«هوندا» برای زنده نگه داشتن رویای برقی تلاش می‌کند



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

❖ هوندا سه پروژه برقی را اش را لغو کرد؛ اما یک بازمانده دارد که فقط آسیا آن را می‌بیند. این خودرو که از ابتدا برای آمریکا برنامه‌ریزی نشده بود و استراتژی thin, light and wise هوندا را دنبال می‌کند، قرار است ستون برقی هوندا در بازارهای فرمان راست با ابعاد نزدیک به Elevate اما کابین جادارتر به سبک man maximum باشد و در هند ساخته و به ژاپن و جنوب شرق آسیا صادر شود. در حالی که سدان و SUV بزرگ صفر سالون و اسپیس هاب و Acura RSX لغو شدند، سری صفر آلفا با دو پیک LFP و تک‌موتور محرک جلو، تنها امید هوندا برای ماندن در بازی EV در آسیا است و آمریکا آن را نخواهد دید.

❖ پلت‌فرمی برای نجات

هوندا امسال پروژه‌های آمریکایی سری صفر شامل سدان سالون و شاسی بلند اسپیس-هاب و حتی آکورا RSX برقی را کنسل کرد، اما سرمایه‌گذاری عظیم R&D روی پلت‌فرم برقی Thin, Light and Wise کاملاً هدر نمی‌رود. به گزارش «Carscoops» تنها بازمانده این خانواده یعنی Honda Alpha سری صفر در آستانه رونمایی نسخه تولیدی است؛ خودرویی که برای بازارهای جهانی برنامه‌ریزی شده اما تمرکز اصلی آن هند و ژاپن است و به آمریکا نمی‌رود. هوندا سری صفر آلفا نخستین بار به شکل کانسپت در نمایشگاه Japan Mobility Show اکتبر ۲۰۲۵ دیده شد؛ یک شاسی بلند کامپکت جعبه‌ای با ستون C ضخیم، شیشه عقب بزرگ تقریباً عمودی و دماغه یکپارچه با لوگوی چراغ‌دار و محل شارژ. در مارس ۲۰۲۶ هوندا نمونه کمی تکامل یافته آن را با پوشش استتاری بنفش امضای معرف کرد و هم‌زمان استارت برنامه Public Road Verification در هند را زد. از آن زمان، تست‌ها با همین پوشش بنفش در بزرگراه‌های دهلی-مومبای، چنای و جاده‌های حومه توکیو و یوکوهاما توسط کاربران شبکه‌های اجتماعی شکار شده‌اند. هدف

خبر News

معرفی سری ۷ جدید «بامو» با آپشن‌های متفاوت

❖ بامو می‌گوید همه زره‌های نباید شبیه تانک باشند. به گزارش BMW Group PressClub، باوریا کانسپت جدید Protection را رونمایی کرد که از بیرون یک سری ۷ عادی است، اما زیر پوست فولاد بالستیک، کامپوزیت الیافی و شیشه ضد گلوله ضخیم پنهان کرده است. هدف، مشتری خصوصی و شرکتی است که نمی‌خواهد با ظاهر زرهی جلب توجه کند. تفاوت با سری ۷ پروتکشن فعلی که VR۹ و VPAM ۱۰ دارد و حتی نارنجک و کالیبر ۷.۶۲x۵۴R ساچمه‌ای را تحمل می‌کند، در همین جاست. کانسپت ۷ پروتکشن بر اساس M۷۶۰x exDrive ساخته شده و با استاندارد جدید BayB برای خودروهای حفاظتی غیر نظامی هماهنگ است.



این استاندارد برای سلاح‌های کم‌ریج تعریف شده؛ ۹x۱۹ میلی‌متر و ۴۴۰ مگنوم، یعنی برای حمله با کلت کم‌ری و رولور سنگین کفایت می‌کند، اما برای مسلسل نیمه اتوماتیک و انفجار باید سراغ ۷ پروتکشن سنگین بروید.

مهندسی مخفی کاری است. شیشه‌ها در همه جا ضخیم‌تر شده، اما قاب و لبه‌ها مثل سری ۷ معمولی مانده است. داخل درها پل‌های فولاد بالستیک و کامپوزیت تقویت‌شده با همپوشانی دقیق بین در، شیشه و ستون بدنه نصب شده تا گلوله از درز نفوذ نکند. پشت شیشه‌های مثلثی عقب C-pillar که از بیرون فقط تیره به نظر می‌رسد، زره اضافه است. کف، دیواره آتش و دیواره عقب صندوق هم در پوسته حفاظتی است. سقف پانورامیک شیشه‌ای سر جایش مانده تا ظاهر لوکس حفظ شود، اما زیر آن یک لایه فولاد و کامپوزیت اضافه است که کل سقف کابین را می‌بندد؛ برای همین پرده سقف از داخل برای همیشه بسته و قفل است. این مدل دو سیستم کاربردی هم دارد؛ اینترکام با میکروفون و بلندگوی بیرون و داخل تا سر نشین بتواند بدون پایین دادن شیشه که فقط نیمه باز می‌شود، با پلیس یا مهاجم صحبت کند و سیستم آلارم حمله که با یک دکمه بوق و فلاشر را به حالت اضطراری می‌برد.

ناهموار، تا سیستم تهویه قوی‌تر و عایق‌بندی گرد و غبار برای آب و هوای نامطلوب و خیابان‌های شلوغ و پرتراфик هند. همین رویکرد باعث شده فاصله محوری نسبت به Elevate کمی بیشتر باشد تا فضای پا و صندوق حداکثری شود. عکس‌های جاسوسی قبلی که از داخل کابین لو رفته، یک داشبورده مینیمالیستی Thin را نشان می‌دهد که فلسفه Thin, Light and Wise هوندا را ادامه می‌دهد.

یک نمایشگر بزرگ اینفو تئیمنت افقی وسط، کلاس‌تر دیجیتال باریک پشت فرمان سه‌شاخه تخت و یخس جداگانه کنترل‌های تهویه روی کنسول میانی با دکمه‌های فیزیکی دیده می‌شود. خبری از انبوه دکمه‌های Elevate نیست و هوندا به سمت رابط کاربری ساده با متریا بازاریافتی و نورپردازی مخفی رفته است. با این ترکیب، صفر آلفا قرار نیست فقط یک Elevate برقی باشد. یک محصول مستقل روی پلت‌فرم dedicated EV است که هند را به هاب صادراتی هوندا برای آسیا تبدیل می‌کند و اگر تست‌های جاده‌ای Public Road Verification تا پاییز تمام نشود، نسخه تولیدی دوم دسامبر رونمایی و از اوایل ۲۰۲۷ تحویل مشتری می‌شود.

کابین با فلسفه Man Maximum Machine Minimum. این خودرو نه تنها تلاش هوندا برای زنده نگه داشتن رویای برقی پس از لغو پروژه‌های آمریکایی است، بلکه آزمونی برای پلت‌فرم جدید سری صفر است که اگر در هند جواب بدهد، می‌تواند پایه مدل‌های ارزان‌تر آینده شود.

❖ طراحی آینده‌نگر

بدنه خودرو همچنان کاملاً زیر پوشش استتاری بنفش هوندا پنهان است. چراغ‌های مدرن LED داخل پتل جلو پنجره پوشیده شده، سپرهای حجیم جلو و عقب با لبه‌های عمودی، روکش پلاستیکی دور گلگیرها، ستون C ضخیم روی گلگیرهای عضلانی عقب و دماغه ایستاده با گرافیک U شکل یا عمودی LED امضای اصلی صفر آلفا است. در مجموع صفر آلفا مثل نسخه کوچک‌تر صفر SUV کنسل شده به‌نظر می‌رسد؛ هرچند از عقب با آن شیشه عمودی و چراغ‌های L شکل، بعضی آن را با کیا سول آینده‌نگر اشتباه گرفته‌اند. خود هوندا می‌گوید تیم طراحی و مهندسی تمرکز ویژه‌ای روی نیازهای خریداران هندی گذاشته؛ از ارتفاع بیشتر کف تا زمین برای جاده‌های

تمیزترین «روونتون رودستر» جهان حراج شد

قابلیت تغییر از نمایش خودرو به نمایش هیوایماداکمه و G-force meter از امضاهای آن است. حتی جعبه پرواز و کیف نظامی مخصوص همراه خودرو نیز به مشتری‌بان تحویل داده شده است. پایه فنی آن مورسیلاگو LP۶۴۰ است؛ ۷۱۲ تنفس طبیعی ۶.۵ لیتری با ۶۶۱ اسببخار قدرت و ۶۶۰ نیوتون متر گشتاور، گیربکس ۶ سرعته Gear-تک کلاچ اتوماتیک دستی و چهار چرخ محرک Viscoous Traction که با ۲۴.۴ ثانیه باسقف ۲۰.۵ مایل یا ۳۳۰ کیلومتر بر ساعت دارد. این نمونه صفر کیلومتر راهی سنگاپور شد و بیشتر عمر خود را در انبار کلامیت کنترل بود. لیستیگ می‌گوید هنوز تسه دینام و لستیک‌های اورجینال ۲۰۰۹ رویش است. اسکن ECU نشان می‌دهد ۹۵ درصد زمان کارکرد موتور زیر ۱۴۰۰ دور بوده، یعنی عملاً فقط در جا کار کرده برای شارژ.

❖ به گزارش Joopiter، یک لامبورگینی Reventon Roadster مدل ۲۰۱۰ با فقط ۲۹ مایل یا ۴۷ کیلومتر کارکرد در میامی فلوریدا به حراج گذاشته شده و برآورد می‌شود با قیمتی بیش از ۳ میلیون دلار به فروش برسد. برای مقایسه، قیمت اولیه این مدل در ۲۰۰۹ حدود ۲.۱ میلیون دلار یا ۱.۱ میلیون یورو بوده و هر ۱۵ دستگاه قبل از رونمایی در فرانکفورت فروخته شد. این رودستر یکی از ۱۵ دستگاهی است که لامبورگینی پس از ۲۰ دستگاه کوپه روونتون ۲۰۰۷ ساخت. طراحی آن را فیلیپو پرینی با الهام از Raptor ۲۲-F است. بدنه تمام‌فیبر کربن دارای تیزترین خطوط تاریخ لامبورگینی تا قبل از اونتادور ۲۰۱۱ است. بدنه تمام‌فیبر کربن بارنگ مات Grigio Reventon، چراغ روز که اولین بار در محصول ویژه لامبورگینی دیده شد، چرخ‌های با فن فیبر کربن برای خنک کردن ترمز و کابین جنگنده‌ای با کلاس‌تر LCD با





کارت سوخت جایگاه‌های سوخت هرمزگان به صورت اضطراری مجدداً برقرار می‌شود



«به نقل از خانه ملت، احمد جباری، نماینده مردم غرب هرمزگان در مجلس شورای اسلامی، با انتقاد شدید از سیاست جدید دولت در حوزه سوخت گفت: «جمع‌آوری کارت‌های سوخت آزاد جایگاه‌ها در استانی مانند هرمزگان، بدون در نظر گرفتن شرایط خاص جغرافیایی، فاصله طولانی شهرها و وابستگی مردم به حمل‌ونقل جاده‌ای، می‌تواند مشکلات گسترده‌ای برای شهروندان ایجاد کند.» وی با اشاره به ضرورت سفرهای مکرر مردم شهرستان‌های هرمزگان به مرکز استان و استان‌های همجوار افزود: «بسیاری از مردم برای انجام امور درمانی، اداری و خدماتی ناچارند در طول ماه چندین بار به

بندرعباس، شیراز و یزد و حتی تهران سفر کنند. فاصله حدود ۴۰۰ کیلومتری شهرستان پارسیان تا بندرعباس به‌خوبی نشان می‌دهد که شرایط هرگز با بسیاری از استان‌های دیگر متفاوت است و به نظر می‌رسد در تدوین این طرح، شرایط واقعی زندگی مردم به‌درستی کارشناسی نشده است.» نماینده مردم غرب استان هرمزگان در مجلس با اشاره به پیامدهای این تصمیم برای جامعه صیادی گفت: «حدود ۶ هزار و ۵۰۰ فرصت شغلی پایدار در حوزه صیادی غرب هرمزگان به‌صورت مستقیم در معرض آسیب قرار دارد و معیشت حدود ۲۰ هزار خانوار نیز می‌تواند تحت تأثیر قرار گیرد.»

حمید کشاورز، بنیان‌گذار گروه صنعتی کروز و نماینده صاحبان اکثریت سهام گروه صنعتی ایران خودرو

خصوصی هستیم، اما میان دستگاه‌های دولتی گیر افتاده‌ایم

کشاورز گفت: «مساله، قیمت‌گذاری دستوری نیست. ما معتقدیم باید پس از انجام فرآیند قیمت‌گذاری، کارخانه نیز در جریان قیمت تعیین‌شده قرار بگیرد و تصمیم نهایی در این باره با خودروساز باشد. ما اعتقاد داریم در زمان جنگ نمی‌توانید همه چیز را رها کنید و بدون ضابطه بگذارید. ما اعتقاد داریم ضابطه باید باشد، ولی وقتی کسی در مورد زندگی شما تصمیم می‌گیرد، نمی‌داند که شما در اورژانس یا در بخش هستید؛ این‌ها را باید در اختیار خودتان بگذارید و اگر خطایی صورت گرفت، پاسخ بدهید.»

وی با تأکید بر اینکه نبود تصمیم‌گیری موثر یکی از مشکلات اساسی صنعت خودرو است، افزود: «ما الان در کشور با پدیده‌ای مواجه هستیم که اصلاً تصمیم‌گیری صورت نمی‌گیرد و این برای ما کشنده است.»

کشاورز در بخش دیگری از صحبت‌های خود، درباره وضعیت سایپا نیز اظهار کرد که درباره این شرکت هنوز به جمع‌بندی نهایی نرسیده‌اند و موضوع پیچیده‌تر از آن است که بتوان به‌سادگی درباره آن تصمیم گرفت. وی در عین حال، بخشی از مشکلات موجود در صنعت خودرو را ناشی از بی‌تصمیمی دانست.

دولت احمدی‌نژاد و مجلس هفتم پروژه تندر ۹۰ را ایتر کردند

رضا ویسه، رئیس اسبق هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران نیز در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» درباره سرنوشت پروژه تندر ۹۰ و این که چرا به‌جای توسعه پلت‌فرم مشترک، خودرو مشترک در دستور کار قرار گرفت، با تأیید ناقص ماندن این پروژه، مخالفت‌های مجلس هفتم با مشارکت مشترک خودروسازی را از عوامل تغییر مسیر آن دانست.

وی توضیح داد: «شما درست اشاره کردید؛ پروژه تندر ۹۰ ناقص ماند. سال ۱۳۸۴ که مجلس هفتم تشکیل شد، به ما ایراد گرفتند و گفتند نباید جوینت‌ونچر می‌کردید. من به مجلس شورای اسلامی رفتم. در مجلس، کمیسیون امنیت ملی جلسه گذاشت. بعد از سه ساعت صحبت، قانع‌شان کردیم که این پروژه به نفع کشور است؛ صادرات داشت، کیفیت داشت و موجب کاهش مصرف سوخت می‌شد.»

ویسه با اشاره به مخالفت برخی نمایندگان با مشارکت مشترک خودروسازی افزود: «هرحوم محمدرضا فاکر، رئیس کمیسیون امنیت ملی آن دوره مجلس گفت من همه حرف‌های شما را قبول دارم، اما از نظر ما جوینت‌ونچر خیانت است.»

رئیس اسبق هیات‌عامل ایدرو درباره برنامه اولیه این پروژه گفت: «قرار بود چهار خودرو روی پلت‌فرم تندر ۹۰ در ایران خودرو قرار بگیرد و چهار خودرو هم سایپا روی پلت‌فرم تندر ۹۰ بگذارد؛ پلت‌فرم هر ۸ خودرو یکی باشد، ولی اتاق‌ها و تزئینات جدا شود.»

ویسه با اشاره به این که اجرای این برنامه به زمان نیاز داشت، ادامه داد: «این کار زمان می‌برد. تا اواسط دهه ۸۰ خورشیدی، با آمدن مجلس هفتم، وزارتخانه تصمیم گرفت این خودرو را سریع به بازار عرضه کند. مجبور شد تصمیم بگیرد که با واردات اتاق تندر ۹۰ فعلاً تولید را شروع کند و بعد طراحی ایران خودرو و سایپا وارد صحنه شود؛ به‌خاطر این که آن‌ها واقعا مخالف بودند.» وی با بیان این که تولید تندر ۹۰ در نهایت آغاز شد، تأکید کرد که برنامه اولیه برای طراحی خودروهای مختلف روی پلت‌فرم مشترک به سرانجام نرسید.

ویسه در پایان، علت محقق نشدن این بخش از برنامه را مخالفت‌های مجلس هفتم و تغییر رویکرد دولت وقت دانست و گفت: «الحمدلله تولید شد و تولید هم به نتیجه رسید؛ ولی دیگر آن طراحی‌ها اتفاق نیفتاد. علتش این بود که دولت آقای احمدی‌نژاد تابع مجلس هفتم بود و آن‌ها مخالف جوینت‌ونچر بودند و کار را عقب انداختند.»



کشاورز با اشاره به امکان همکاری با شرکای خارجی در بخش محدودی از بازار خودرو افزود: «در سطح بالای بازار خودرو که سالانه ۱۰ هزار، ۱۵ هزار یا ۲۰ هزار دستگاه فروش می‌رود، شما عملاً ممکن است برای یک محصول که سی‌کی‌دی است یا درصد خودکفایی پایین‌تری دارد، از یک شریک استفاده کنید و این مساله مشکل خاصی نیست؛ چراکه به هر صورت می‌خواهید تمام محصولات را عرضه کنید و نمی‌خواهید فقط یک محصول داشته باشید. به اصطلاح برای جور کردن جنس است که باید چنین کاری انجام دهید و این هم عیب و ایرادی ندارد.»

وی در ادامه، افزایش تیراژ و استفاده از قطعات مشترک را از عوامل موثر بر کاهش هزینه تولید و بهبود کیفیت خودرو دانست و با اشاره به تجربه تویوتا اظهار کرد: «خودروسازی تویوتا که سالانه ۹ میلیون دستگاه خودرو می‌سازد، از این تعداد قطعات ۷ میلیون دستگاه کاملاً مشابه است و جوری طراحی می‌شود که تیراژ تولید قطعه‌ساز همچنان بالا باشد. شما یک کلید یا دسته‌راهنما را نگاه کنید؛ در خودروهای مختلف، از لکسوس تا سایر برندها، استفاده می‌شود.»

کشاورز با اشاره به تجربه خود در سال‌های ابتدایی فعالیت در صنعت ادامه داد: «به این دلیل است که وقتی مقیاس بالا می‌رود، در نهایت پول مواد اولیه را می‌پردازیم. بنده در ۱۹ سالگی این را از یک کارخانه‌دار در کشور آموختم. وقتی تیراژ بالا می‌رود، کار به جایی می‌رسد که پول مواد اولیه را می‌پردازیم.»

وی با تأکید بر ارتباط تیراژ تولید با کیفیت محصولات افزود: «چرا تویوتا خودرو خوبی می‌سازد؟ برای این که به تعداد زیاد تولید می‌کند و تیراژش بالاست. عیب تمام محصولاتش گرفته می‌شود؛ آن قدر تولید می‌کند که عیب‌ها گرفته می‌شود. اصرار هم ندارد که مدام مدل خودرو را عوض کند. به جای این که دائماً آن را تغییر بدهد، روی همان محصول می‌آید و عیبش را می‌گیرد. این چیزی است که به درد ما در کشور می‌خورد.»

نماینده صاحبان اکثریت سهام ایران خودرو در ادامه، با اشاره به محدودیت‌های پیش روی بخش خصوصی در صنعت خودرو تأکید کرد انتقاد از دولتی‌نباید به این برداشت منجر شود که تمام اختیارات و ابزارهای تصمیم‌گیری در اختیار یک مدیر قرار دارد.

وی گفت: «وقتی شما از دوستانی که در بخش دولتی هستند انتقاد می‌کنید، تصورتان این است که یک مدیراختیاردار بوده است؛ در حالی که این طور نیست. ما امروز در ایران خودرو هستیم؛ با این که بخش خصوصی هستیم، هنوز یک محدودیت بزرگ داریم و با یک شرکت خصوصی فرق داریم.»

کشاورز با اشاره به تعدد دستگاه‌های تصمیم‌گیر در صنعت خودرو افزود: «خیلی از دوستانی که در دولت هستند، قدرت این را ندارند؛ چون کشور با چالش‌هایی مواجه است، رهبری صنعتی و اقتصادی ندارد؛ نمی‌توانید برگردید و بین ۱۰ تا ۵۰ دستگاه تصمیم‌گیر گیر کنید، مثل چالشی که الان در ایران خودرو با آن مواجه هستیم.»

وی در ادامه با اشاره به موضوع قیمت‌گذاری دستوری خودرو تأکید کرد که اصل وجود ضابطه لزوماً محل اختلاف نیست، بلکه نحوه تصمیم‌گیری و میزان اختیار بنگاه صنعتی اهمیت دارد.



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

«آیین رونمایی و اکران مستند «اسب بی‌بخار ۲» باروایتی از خصوصی‌سازی گروه صنعتی ایران خودرو و جدال بر سر آینده صنعت خودرو، روز گذشته در دانشگاه صنعتی شریف برگزار شد. در این مراسم حمید کشاورز، بنیان‌گذار گروه صنعتی کروز و نماینده صاحبان اکثریت سهام گروه صنعتی ایران خودرو؛ رضا ویسه، رئیس اسبق هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران؛ حسن قره‌بی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و جمعی از قطعه‌سازان، اصحاب رسانه، دانشجویان و استادان دانشگاه حضور داشتند. در پایان این مراسم، حمید کشاورز و رضا ویسه در پاسخ به پرسش‌های خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» به تشریح دیدگاه‌های خود درباره چالش‌های صنعت خودرو، نحوه مواجهه با رقابت خودروسازان چینی، ضرورت افزایش ساخت داخل، موانع تصمیم‌گیری در بنگاه‌های صنعتی و تجربه اجرای پروژه تندر ۹۰ پرداختند.

ایران خودرو با این که بخش خصوصی به‌شمار می‌رود، اما همچنان یک محدودیت بزرگ دارد

حمید کشاورز، بنیان‌گذار گروه صنعتی کروز و نماینده صاحبان اکثریت سهام گروه صنعتی ایران خودرو، در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» درباره برنامه این خودروساز برای مقابله با نفوذ خودروسازان چینی و کاهش وابستگی به محصولات مونتاژی، بر ضرورت تقویت تولید داخل و افزایش تیراژ تأکید کرد.

وی با اشاره به این که در یک کارخانه خودروسازی واقعی، بخش عمده خودرو باید در داخل کشور تولید شود، گفت: «در یک کارخانه خودروسازی واقعی که در ایران، «ایران خودرو» و «سایپا» از مصادیق آن به‌شمار می‌روند، باید ۸۰ تا ۹۰ درصد قطعات خودرو تولید داخل باشد. به این معنی که حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد قطعات خودرو در داخل کشور طراحی و تولید شود.»



مهندسی قلب پنبه شورولت کوروت «C8 استینگری»



نسل هشتم شورولت کوروت استینگری Stingray C8 یکی از مهم ترین تغییرات تاریخ این خودرو اسپرت آمریکایی را تجربه کرد؛ انتقال پیشرانده از جلو کابین به پشت سر راننده و سرنشین، معماری خودرو را متحول ساخت. قلب پنبه این مدل موتور ۶.۲ لیتری ۸ سیلندر V شکل تنفس طبیعی با کد LT۲ است؛ پیشرانده ای که به جای تکیه بر توربوشارژر، از حجم بالا و تنفس طبیعی برای تولید قدرت استفاده می کند. این موتور با تزریق مستقیم سوخت، زمان بندی متغیر سوپاپ ها و سامانه غیر فعال سازی سیلندر ها (Active Fuel Management)، میان عملکرد و مصرف سوخت تعادل برقرار می کند. سیستم روغن کاری کار تل خشک نیز برای حفظ روغن کاری مطمئن در شتاب های جانبی شدید، به ویژه هنگام

رانندگی پیست، اهمیت دارد. در نسخه های جدید بازار آمریکا، LT۲ با ۱۲۰۰ کیلوگرم استاندارد ۴۹۰ اسب بخار قدرت و حدود ۶۳۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند؛ با ۱۲۰۰ کیلوگرم برپورنس، قدرت به ۴۹۵ اسب بخار می رسد. نیروی موتور از طریق گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه به چرخ های عقب منتقل می شود؛ ترکیبی که تعویض دنده سریع و شتاب گیری موثر را امکان پذیر می کند. نکته مهندسی مهم، طراحی جمع و جور موتور و نصب آن در موقعیتی پایین پشت کابین است که به بهبود توزیع جرم و هندلینگ کمک می کند. کوروت C8 استینگری با تکیه بر این پیشرانده، همچنان وفاداری به موتورهای ۷۸ تنفس طبیعی را حفظ کرده و در عین حال، معماری یک سوپراسپرت مدرن را ارائه می دهد.



«SXRGT175»، راحتی مدرن ایتالیایی؛

آیا «آپرلیا» در بازار اسکوترها موفق است؟



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

اسکوتر SXRGT 175 یکی از محصولات جدید شرکت ایتالیایی آپرلیا در بازار هند است که با تمرکز بر طراحی متمایز، کاربری روزمره و قابلیت پیمایش مسیرهای طولانی توسعه یافته است. این مدل در اکتبر ۲۰۲۶ معرفی شد و با پیشرانده ۱۷۴.۷ سی سی، چرخ های ۱۴ اینچی، نمایشگر رنگی TFT و سامانه ترمز ضد قفل، در دسته اسکوترهای شهری با ظاهر و ابعاد نزدیک به مگاسکوترها قرار می گیرد. هدف آپرلیا از این محصول، ارائه وسیله ای است که در کنار سهولت استفاده در شهر، از ظاهر اسپرت و تجهیزات مناسب سفر نیز برخوردار باشد. در ادامه این اسکوتر تازه نفس ایتالیایی را بررسی می کنیم.



است، اما از نظر سخت افزاری با سامانه های مجهز به دو دیسک یا ABS دو کاناله تفاوت دارد. در نتیجه، هنگام ترمزگیری روی سطوح لغزنده همچنان باید فاصله ایمن حفظ شود و به عملکرد ABS به عنوان جایگزین مهارت راکب اتکا نکرد.



نمایشگر هوشمند و امکانات کاربردی

یکی از تفاوت های مهم SXRGT 175 با نسخه های ساده تر، تجهیزات الکترونیکی و ارتباطی آن است. این مدل به نمایشگر رنگی ۵ اینچی TFT مجهز شده که اطلاعات حرکتی و قابلیت های اتصال به تلفن همراه را در اختیار راکب قرار می دهد. اتصال بلوتوث امکان مدیریت تماس ها و اعلان ها و استفاده از راهنمای مسیر را فراهم می کند. همچنین قابلیت نمایش اطلاعات مرتبط با موسیقی و ناوبری، کاربری روزمره را آسان تر می سازد. مهم ترین تجهیزات این اسکوتر عبارتند از: چراغ جلو LED سه نقطه ای و روشنایی LED، نمایشگر رنگی TFT با ابعاد ۵ اینچی، اتصال بلوتوث و نمایش اعلان های تلفن همراه، راهنمای مسیر گام به گام Turn-by-Turn Navigation، سامانه ABS تک کاناله در چرخ جلو، استارت برقی و سیستم سوخت رسانی انژکتوری، فضای نگهداری زیر زین و محفظه های کوچک در بخش جلو، درگاه USB-A برای شارژ تلفن همراه، شیشه جلو بزرگ و فضای کف پای مناسب و کمک فتر عقب با پنج موقعیت تنظیم، با وجود این تجهیزات، SXRGT 175 در برخی زمینه ها محدودیت هایی دارد. فضای زیر زین برای وسایل روزمره مناسب است، اما نباید انتظار داشت هر نوع کلاه ایمنی بزرگ یا کلاه مسابقه ای در آن جای بگیرد. همچنین، این مدل به طور استاندارد از امکاناتی مانند کنترل کشش یا حالت های مختلف رانندگی برخوردار نیست. بنابراین، تمرکز تجهیزات آن بیشتر بر راحتی، ارتباطات و ایمنی پایه قرار دارد و فناوری های پیشرفته ای که در موتور سیکلت های گران قیمت تر دیده می شوند.



اسکوتر میان رده با ظاهر پرمیوم

بر اساس اطلاعات به دست آمده در زمان عرضه اکتبر ۲۰۲۶، قیمت اولیه آپرلیا SXRGT 175 در بازار هند معادل ۱۳۰ هزار روپیه هند برابر با یک هزار و ۳۶۷ دلار بوده است. باید توجه داشت که این قیمت ها مختص بازار هند هستند و نمی توان آن ها را مستقیماً به بازارهای دیگر تعمیم داد. هزینه واردات، تعرفه ها، نرخ ارز، خدمات پس از فروش و موجودی قطعات می توانند قیمت نهایی را در کشورهای دیگر به طور قابل توجهی تغییر دهند.

تعداد میان پایداری و چابکی

ساختار SXRGT 175 برای استفاده در محیط شهری و پیمایش جاده های آسفالت طراحی شده است. این اسکوتر از شاسی متناسب با پلتفرم محصولات سری SR آپرلیا استفاده می کند، اما فرم بدنه، تجهیزات و موقعیت نشستن آن با هدف ارائه تجربه ای نزدیک تر به اسکوترهای گردشگری شکل گرفته اند. وزن اعلام شده در بررسی های اولیه حدود ۱۳۲ کیلوگرم است؛ رقمی که آن را در محدوده اسکوترهای میان وزن قرار می دهد. ارتفاع از سطح زمین حدود ۱۷۰ میلی متر، در کنار چرخ های بزرگ تر، می تواند هنگام عبور از دست انداز ها و مسیرهای شهری ناهموار مفید باشد. با این حال، نباید از این ویژگی ها انتظار توانایی آفرود داشت؛ ساختار و تایرهای این مدل اساساً برای جاده های آسفالت طراحی شده اند. از منظر هندلینگ، قطر بیشتر چرخ ها معمولاً به حفظ پایداری در سرعت های بالاتر کمک می کند، اما می تواند تغییر جهت در سرعت های پایین را نیز به تلاش بیشتری نیازمند سازد. این مساله هنگام حرکت در ترافیک سنگین یا انجام دوربرگردان های تنگ اهمیت پیدا می کند. بنابراین، SXRGT 175 بیش از آن که یک اسکوتر کوچک و بسیار چابک برای عبور سریع از فضاهای محدود باشد، بر پایداری، ظاهر و راحتی نسبی تمرکز دارد.

پیشرانده ۱۷۵ سی سی کم مصرف نسبتاً پرتوان

قلب پنبه آپرلیا SXRGT 175 یک موتور تک سیلندر چهار زمانه با حجم دقیق ۱۷۴.۷ سی سی است. این پیشرانده از سیستم سوپاپ بندی تک میل بادامک بالاسری SOHC با سه سوپاپ بهره می برد و با سامانه خنک کاری هوا، سوخت رسانی انژکتوری و استارت برقی کار می کند. انتخاب این ساختار، ضمن حفظ ابعاد نسبتاً جمع و جور موتور، برای استفاده روزمره و نگهداری متعارف یک اسکوتر بنزینی مناسب است. به عبارت دیگر موتور تک سیلندر ۱۷۴.۷ سی سی آپرلیا SXRGT 175 از قطر سیلندر ۶۰ و کورس پیستون ۶۰ میلی متری برخوردار است. این موتور به لطف مکانیزم سه سوپاپ و میل سوپاپ SOHC با در نظر گرفتن محفظه سیلندر نسبت تراکم ۹.۵ به یک را به وجود می آورد. بر این اساس حداکثر توان ۱۳.۱ اسب بخاری را در ۱۷۲۰۰ دور در دقیقه و حداکثر ۱۴.۱۴ نیوتون متر گشتاور را در ۶۰۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) فراهم می آورد. از سوی دیگر این قدرت را مرمون سیستم سوخت رسانی انژکتوری EFI و سیستم جرقه زنی کوئل مستقیم هوشمند است. در مقابل به منظور انتقال قدرت از گیربکس CVT بهره گرفته شده است. انتقال نیرو از طریق کلاچ گریز از مرکز خشک و گیربکس CVT انجام می شود. در این ساختار، راننده نیازی به تعویض دستی دنده ندارد و نسبت انتقال با توجه به دور موتور و شرایط حرکتی تغییر می کند. این ویژگی در ترافیک شهری، توقف های مکرر و حرکت از حالت سکون، استفاده از اسکوتر را ساده تر می کند. قدرت ۱۳.۱ اسب بخاری در کنار گشتاور ۱۴.۱۴ نیوتون متری برای رفت و آمد شهری و حفظ سرعت متعارف در جاده مناسب به نظر می رسد. با این حال، این اعداد به تنهایی به معنای شتاب گیری فوق العاده یا توانایی سبقت گیری سریع در سرعت های بالا نیستند. عملکرد واقعی به وزن راننده، بار همراه، شیب مسیر و تنظیم انتقال قدرت بستگی دارد.

سیستم تعلیق، تایرها و ترمزها

در محور جلو، SXRGT 175 به دوشاخه تلسکوپی مجهز است و در عقب از کمک فتر هیدرولیکی با قابلیت تنظیم در پنج موقعیت استفاده می کند. امکان تنظیم کمک فتر عقب به راننده اجازه می دهد متناسب با وزن سرنشین و شرایط بارگذاری، تنظیم مناسب تری انتخاب کند. با این حال، تنظیمات کمک فتر جایگزین طراحی مناسب برای جذب ضربات شدید نیست و کیفیت سواری همچنان به وضعیت جاده وابسته است. چرخ های ۱۴ اینچی برای محور جلو و عقب از تغییرات مهم نسخه GT هستند. در بخش ترمز، چرخ جلو به دیسک ۲۲۰ میلی متری مجهز است و سامانه ABS تک کاناله از قفل شدن چرخ جلو در ترمزگیری شدید جلوگیری می کند. در عقب، ترمز کاسه ای ۱۴۰ میلی متری قرار دارد. این ترکیب برای یک اسکوتر شهری متعارف

هویت اسپرت با ابعاد یک اسکوتر گردشگری



در طراحی ظاهری SXRGT 175، تلاش شده است تناسب یک اسکوتر گردشگری با عناصر طراحی اسپرت ترکیب شود. بخش جلویی بدنه ابعاد نسبتاً بزرگی دارد و پوشش گسترده اطراف فرمان و پاهای، علاوه بر ایجاد ظاهر قدرتمند، می تواند در کاهش برخورد مستقیم باد با راننده موثر باشد. شیشه جلویی بلند نیز از ویژگی های شاخص این مدل است و چهره ای متفاوت از اسکوترهای کوچک و متداول شهری ایجاد می کند. چراغ جلو LED سه نقطه ای که آپرلیا آن را Tripod LED می نامد، امضای بصری این محصول محسوب می شود. این مجموعه در کنار خطوط زاویه دار پوشش جلو، ظاهر مدرنی ایجاد می کند. در بخش جانبی نیز حجم پردازش بدنه، گرافیک های جدید و پوشش های بزرگ، شخصیت اسپرت اسکوتر را تقویت می کنند. آپرلیا برای نسخه GT ترکیب های رنگی تازه ای از جمله آبی متالیک، مشکی مات و سبز مات در نظر گرفته است. یکی از تغییرات مهم این نسل، استفاده از چرخ های ۱۴ اینچی است؛ در حالی که نسل قبلی SXRGT از چرخ های کوچک تری استفاده می کرد. افزایش قطر چرخ ها نه تنها تناسب ظاهری اسکوتر را بهتر کرده، بلکه می تواند در پایداری حرکتی و عبور از ناهمواری ها نیز نقش داشته باشد. البته تاثیر واقعی آن به کیفیت تایر، تنظیم سیستم تعلیق و شرایط مسیر بستگی دارد.

مناسب استفاده روزمره و مسیرهای طولانی

در طراحی ارگونومیک SXRGT 175، وضعیت نشستن نسبتاً عمودی و فضای مناسب زین از عناصر اصلی هستند. فرم صندلی و موقعیت فرمان به گونه ای طراحی شده اند که راننده بتواند در استفاده روزمره، دید مناسبی به مسیر داشته باشد و بدون نیاز به خم شدن زیاد به جلو، اسکوتر را کنترل کند. این ویژگی در رفت و آمدهای شهری و سفرهای میان مدت اهمیت دارد. فضای کف پا امکان تغییر محدود موقعیت پاها را فراهم می کند و زین پهن، پشتیبانی مناسبی برای راننده در نظر گرفته است. با این حال، شکل و ابعاد کف اسکوتر به اندازه برخی مگاسکوترهای بزرگ، آزادی عمل برای کشیدن کامل پاها فراهم نمی کند. همچنین ارتفاع از جاده حدود ۸۰۰ میلی متر است؛ بنابراین، افراد کوتاه قد ممکن است هنگام توقف و قرار دادن هر دو پا روی زمین، به توجه بیشتری نیاز داشته باشند. وزن حدود ۱۳۲ کیلوگرمی اسکوتر نیز در مانورهای ایستاده و جابه جایی در فضای محدود اهمیت دارد. در مقابل، چرخ های بزرگ تر می توانند هنگام حرکت، احساس پایداری بیشتری ایجاد کنند. بررسی های اولیه رسانه های تخصصی هندی نشان می دهند که وضعیت نشستن این مدل نسبتاً خنثی است؛ اما سفتی زین و تماس احتمالی فرمان با زانو هنگام چرخاندن کامل فرمان، بسته به قد و تناسب اندام راننده می تواند بر راحتی اثر بگذارد.

رم ۱۵۰۰ مدل ۲۰۲۵؛ بهترین پیکاپ سال آمریکا



«در بازار رقابتی پیکاپ‌های ایالات متحده، رم ۱۵۰۰ مدل ۲۰۲۵ توانست عنوان بهترین پیکاپ سال را از نگاه نشریه آمریکایی «Cars.com» از آن خود کند. این انتخاب در ۶ فوریه ۲۰۲۵ اعلام شد و نشان می‌دهد که در این کلاس، تنها قدرت حمل‌باز و بدک‌کشی تعیین‌کننده نیست؛ کیفیت کابین، راحتی سواری و عملکرد قوای محرکه نیز اهمیت زیادی دارند. مهم‌ترین تحول فنی این نسل، کنار گذاشتن موتور محبوب ۷۸ Hemi در پخش عمده خانواده رم ۱۵۰۰ و استفاده از موتورهای ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری تویین-توربو Hurricane است. قدرت این پیشرفته‌ها، بسته به نسخه، از ۲۰۵ تا ۵۴۰ اسب‌بخار

متغیر است و حداکثر ظرفیت بدک‌کشی خودرو به حدود ۵۲۶۰ کیلوگرم می‌رسد. در طراحی داخلی، نمایشگرهای بزرگ، متریال باکیفیت و صندلی‌های راحت، به‌ویژه در تیب‌لوکس Tungsten، تجربه‌ای نزدیک به خودروهای گران‌قیمت فراهم می‌کنند. با این حال، قیمت بالای تیب‌های مجهز و ظرفیت بدک‌کشی کمتر از برخی رقبای از محدودیت‌های این پیکاپ هستند. در مجموع، انتخاب Cars.com برتری رم ۱۵۰۰ را در ارزیابی این نشریه نشان می‌دهد، نه اجماع تمام رسانه‌های خودرویی آمریکا؛ زیرا فورد F-۱۵۰ نیز به دلیل تنوع نسخه‌ها و فناوری‌های کاربردی، رقیبی جدی باقی مانده است.



چرا پیکاپ «فورد» پیروز کارزار سخت شد؟

«رنجر رپتور»؛ بهترین گزینه سال ۲۰۲۶



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

بازار پیکاپ‌های مدرن دیگر صرفاً به خودروهای محدود نیست که برای حمل بار، کشیدن تریلر یا تردد در مسیرهای دشوار طراحی شده‌اند. در سال‌های اخیر، گروهی از خودروسازان تلاش کرده‌اند توانایی‌های کاری این خودروها را با عملکرد دینامیکی بالا، فناوری‌های پیشرفته و تجربه رانندگی هیجان‌انگیز ترکیب کنند. فورد رنجر رپتور یکی از نمونه‌های شاخص این رویکرد است؛ پیکایی میان‌اندازه که با بهره‌گیری از پیشرفته‌ترین قدرت‌مند، شاسی تقویت‌شده و تجهیزات اختصاصی عبور از مسیرهای ناهموار، جایگاهی فراتر از یک رنجر معمولی دارد. نسخه مدل ۲۰۲۶ این خودرو در بازار ایالات متحده با تمرکز بر عملکرد آفرودی عرضه می‌شود و در مقایسه با رنجر استاندارد، اولویت بیشتری به کنترل بدنه در مسیرهای خشن، عبور سریع از سطوح خاکی و حفظ پایداری در شرایط دشوار می‌دهد. البته این تخصص به معنای برتری آن در تمام زمینه‌ها نیست؛ ظرفیت حمل بار و بدک‌کشی رپتور از برخی نسخه‌های معمولی رنجر کمتر است. همین تفاوت، ماهیت اصلی این خودرو را مشخص می‌کند.

هویت خشن با هدفی فراتر از ظاهر

طراحی رنجر رپتور ۲۰۲۶ بر پایه زبان بصری خانواده رپتور شکل گرفته است؛ زبانی که بر تناسب عضلانی، عرض بصری زیاد و نمایش آشکار قابلیت‌های فنی تأکید دارد. جلوپنجره بزرگ با حروف برجسته FORD، چراغ‌های جلو LED پروژکتوری و سپرهای اختصاصی، نمای جلویی خودرو را از نسخه‌های عادی رنجر متمایز می‌کنند. این ترکیب، چهره‌ای جدی و هدفمند ایجاد می‌کند که با ماهیت عملکردمحور خودرو هماهنگ است. گلگیرهای برجسته در جلو و عقب، علاوه بر ایجاد ظاهر عریض‌تر، فضای لازم برای چرخ‌ها و تایرهای بزرگ‌تر را فراهم می‌کنند. کاپوت دارای برجستگی‌ها و درجه‌های طراحی شده اختصاصی است و ر کاب جانی نیز ورود و خروج سرنشینان را آسان‌تر می‌کند. در قسمت عقب، سپرهای ویژه، قاب‌های بدک‌کشی و چراغ‌های LED، طراحی کاربردی خودرو را تکمیل می‌کنند. از دیگر جزئیات مهم می‌توان به محافظ‌های زیر بدنه، قاب‌های مهار بار در قسمت بار، چراغ روشنایی محفظه بار و تایر زاپاس تمام‌اندازه اشاره کرد. این تجهیزات نشان می‌دهند که طراحی رپتور فقط برای جلب توجه در خیابان‌ها و نگرفته است؛ بخش مهمی از اجزای بیرونی با هدف افزایش دوام، حفاظت از قطعات حساس و استفاده در محیط‌های دشوار انتخاب شده‌اند. فورد برای این مدل از رینگ‌های ۱۷ اینچی استفاده می‌کند و تایرهای استاندارد آن از نوع تمام‌مسیر هستند. همچنین، رینگ‌های سازگار با تجهیزات بیدلاک به‌صورت انتخابی عرضه می‌شوند؛ تجهیزاتی که در شرایط مناسب آفرودی می‌توانند به حفظ تایلر روی رینگ در فشار باد پایین کمک کنند. البته استفاده از این قابلیت باید مطابق دستورالعمل سازنده و نوع رینگ انجام شود.

کابین یک پیکاپ اسپرت

کابین رنجر رپتور ۲۰۲۶ ترکیبی از فضای کاربردی یک پیکاپ و جزئیات اسپرت یک خودرو عملکردمحور است. صندلی‌های جلو چرمی با تکیه‌گاه‌های جانبی مناسب، فرمان چرمی و تزیینات اختصاصی، فضای داخلی را از نسخه‌های معمولی رنجر متمایز می‌کنند. طراحی صندلی‌ها با هدف نگه داشتن بهتر بدن سرنشین در پیچ‌ها و مسیرهای ناهموار انجام شده است؛ موضوعی که در رانندگی آفرودی و تغییرات سریع جهت اهمیت دارد. در بخش فناوری، این پیکاپ به نمایشگر مرکزی ۱۲ اینچی و صفحه‌نمایش دیجیتال پشت فرمان با ابعاد ۱۲ اینچی مجهز است. سامانه اطلاعات-سرگرمی SYNC ۴، ارتباطات هوشمند و دسترسی به امکانات مختلف خودرو را مدیریت می‌کند. پشتیبانی از اپل کارپل و اندروید اتو، درگاه‌های USB نوع A و C و سامانه صوتی حرفه‌ای

اندازه به تایرهای ۳۳ اینچی BFGoodrich All-Terrain KO۳ T/A عرضه شده برای نسخه آمریکایی مطابقت دارد. دیواره نسبتاً بلند تایر، در شرایط مناسب امکان جذب بخشی از ضربات و بهبود عملکرد روی سطوح خاکی و سنگی را فراهم می‌کند؛ هرچند تایرهای آفرودی در مقایسه با تایرهای جاده‌ای معمولاً چسبندگی کمتری در برخی مانورهای سریع روی آسفالت دارند.

اولویت با عملکرد خارج از جاده

رنجر رپتور برای مواجهه با شرایط مختلف خارج از جاده، به هفت حالت رانندگی مجهز شده است؛ بنابراین حالت‌های نرمال، اسپرت، Tow/Haul، Slippery، Off-Road، Rock Crawl و Baja در نظر گرفته شده که هر حالت، تنظیمات سامانه‌های مرتبط با انتقال نیرو، واکنش پدال گاز و کنترل خودرو را متناسب با شرایط مورد نظر تغییر می‌دهد. حالت Baja به‌طور ویژه برای رانندگی سریع در مسیرهای خاکی مناسب طراحی شده؛ درحالی‌که Rock Crawl برای این عبور کنترل‌شده از موانع سنگی کاربرد دارد. قفل الکترونیکی دیفرانسیل‌های جلو و عقب، سامانه Trail Control برای مدیریت سرعت در مسیرهای دشوار و شاسی فولادی مستحکم، از دیگر تجهیزات مهم این خودرو هستند. با وجود تمرکز بر آفرود، این خودرو همچنان یک پیکاپ قابل استفاده برای سفر و حمل و جابجایی است. فضای بار آن حدود ۱۲۳ مترمکعب ظرفیت دارد. طول محفظه بار حدود ۱۵۱ سانتی‌متر و عرض آن در عریض‌ترین بخش نزدیک به ۱۵۸ سانتی‌متر است؛ البته عرض میان دو گلگیر به حدود ۱۲۲ سانتی‌متر محدود می‌شود.

ظرفیت بدک‌کشی اعلام شده برای نسخه آمریکایی حداکثر حدود ۲۵۰۰ کیلوگرم است.

قیمت فورد رنجر رپتور ۲۰۲۶

قیمت پایه اعلام شده برای فورد رنجر رپتور مدل ۲۰۲۶ در بازار ایالات متحده، حدود ۵۷ هزار و ۲۷۰ دلار در صفحه رسمی فورد اعلام شده است.

به درخواست شتاب‌گیری است؛ ویژگی‌ای که هنگام رانندگی سریع در مسیرهای خاکی اهمیت پیدا می‌کند. با این حال، عملکرد واقعی خودرو همچنان به شرایط مسیر، انتخاب حالت رانندگی و مهارت راننده وابسته است. رنجر رپتور شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت را در ۷.۱ ثانیه خود حدود ۵۸۳ ثانیه ثبت کرده است؛ عددی که برای یک پیکاپ آفرودی قابل توجه محسوب می‌شود. مصرف سوخت اعلام شده از سوی سازمان حفاظت محیط زیست آمریکا نیز حدود ۱۳.۱ و ۱۴.۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در شهر و در بزرگراه است. این ارقام بر اساس چرخه آزمون ایالات متحده هستند و مصرف واقعی می‌تواند با سبک رانندگی و نوع مسیر تفاوت داشته باشد.

مهندسی برای مسیرهای خشن

سیستم تعلیق یکی از مهم‌ترین نقاط تمایز رنجر رپتور با پیکاپ‌های متعارف است. در محور جلو، تعلیق مستقل با بازوهای دویل و اجزای آلومینیومی فورج‌کاری شده به کار رفته است. این ساختار به کنترل بهتر حرکت چرخ‌ها کمک می‌کند و در مسیرهای ناهموار، امکان حفظ تماس تایر با سطح زمین را افزایش می‌دهد. در محور عقب، سامانه تعلیق با آرایش واتس لینک Watts-link و بازوهای طولی به کار رفته است. این مجموعه با هدف کنترل بهتر حرکت جانبی محور عقب و افزایش پایداری طراحی شده است؛ موضوعی که در عبور سریع از مسیرهای موج‌دار و تغییرات ناگهانی سطح زمین اهمیت زیادی دارد. کمک‌فنرهای ۲۵ اینچی فاکس با فناوری Live Valve، مهم‌ترین تجهیزات این بخش هستند. این کمک‌فنرها به‌صورت الکترونیکی تنظیم می‌شوند و می‌توانند رفتار میرایی را متناسب با شرایط رانندگی تغییر دهند. در نتیجه، سیستم تعلیق قادر است میان راحتی نسبی در مسیرهای عادی و کنترل حرکات بدنه هنگام عبور از ناهمواری‌های شدید تعادل برقرار کند. البته این فناوری جایگزین انتخاب سرعت مناسب و رعایت محدودیت‌های مسیر نیست. در بخش چرخ‌ها، رنجر رپتور به رینگ‌های ۱۷ اینچی و تایرهای تمام‌مسیر با ابعاد ۲۸۵/۱۷/۷۰R مجهز است. این

نوربالا

مهم‌ترین بخش فنی رنجر رپتور ۲۰۲۶، پیشرفته ۳ لیتری V6 از خانواده EcoBoost فورد است. این موتور به دو توربوشارژر مجهز شده و با استفاده از فناوری تزریق مستقیم و سامانه‌های مدیریت، قدرت زیادی را در ابعادی متناسب با یک پیکاپ میان‌اندازه تولید می‌کند.

قلب ۶ سیلندر با توان خیره‌کننده

مهم‌ترین بخش فنی رنجر رپتور ۲۰۲۶، پیشرفته ۳ لیتری V6 از خانواده EcoBoost فورد است. این موتور به دو توربوشارژر مجهز شده و با استفاده از فناوری تزریق مستقیم و سامانه‌های مدیریت الکترونیکی، قدرت زیادی را در ابعادی متناسب با یک پیکاپ میان‌اندازه تولید می‌کند. بر اساس مشخصات نسخه آمریکایی، خروجی این پیشرفته به ۴۰۵ اسب‌بخار قدرت و حدود ۵۸۳ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد. چنین ارقامی، رپتور را در میان پیکاپ‌های میان‌اندازه به محصولی متمایز تبدیل می‌کند. موتور

در کنار یک گیربکس اتوماتیک ۱۰ سرعته کار می‌کند که وظیفه دارد میان شتاب‌گیری، پاسخ مناسب به فشار پدال گاز و انتقال نیرو در مسیرهای مختلف تعادل برقرار کند. سیستم چهارچرخ محرک به‌صورت استاندارد عرضه می‌شود و دیفرانسیل‌های قفل‌شونده جلو و عقب، امکان مدیریت بهتر توزیع نیرو و در شرایط کم‌چسبندگی را فراهم می‌کنند. در مسیرهای سنگلاخی یا هنگام عبور از موانعی که یکی از چرخ‌ها تماس محدودی با زمین دارد، این قابلیت می‌تواند به حفظ حرکت خودرو کمک کند. یکی از ویژگی‌های مهم موتور، فناوری ضد تاخیر توربوشارژر یا Anti-Lag در شرایط عملکردی مشخص است. هدف این فناوری، حفظ آمادگی توربوشارژرها برای پاسخ سریع‌تر



قیمت‌سازی‌ها بایستد و مانع از چنین اقداماتی شود.» وی ادامه داد: «واگذاری بازار به دلالتان و توجیه افزایش قیمت‌ها با شرایط تحریم، نمی‌تواند جایگزین نظارت و پاسخگویی این وزارتخانه شود.»

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: «مدیریت بازار خودرو و حمایت از تولید نیازمند اقدام هماهنگ دستگاه‌های مسئول است؛ به ویژه وزارت صمت باید نظارت دقیقی بر این بازار داشته باشد.»

به نقل از خانه‌ملت، اردوان اکبرپور با اشاره به افزایش قیمت خودروهای داخلی در روزهای گذشته گفت: «قیمت خودروهای داخلی پیش از این نیز بالا بود، اما در هفته‌های گذشته برخی دلالتان با استناد به تحریم‌ها بر قیمت‌ها افزودند و بازار را با افزایش مضاعف قیمت خودروها مواجه کردند.» نماینده مردم سبیدان و بیضا در مجلس شورای اسلامی، با تأکید بر ضرورت نظارت وزارت صنعت، معدن و تجارت بر بازار خودرو تصریح کرد: «وزارت صمت مسئولیت تنظیم و نظارت بر این بازار را بر عهده دارد و باید در برابر هر گونه افزایش نرخ غیرمعارف و

وزارت صمت به گرانی خودرو پایان دهد



تحلیل



احسان ناصر بابلی

کارشناس بازار

e.naseri@autoworld.ir

التهاب بازار خودرو کاهش می‌یابد

عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «در مصوبه اخیر هیات وزیران، مبنای محاسبه ارزش گمرکی کالاهای وارداتی، نرخ ارز روز اعلامی بانک مرکزی تعیین شده بود که اکنون این مصوبه لغو شد.»

سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: «این موضوع کمک می‌کند

تا التهابات بازار خودرو کاهش یابد و سایر موضوعات اثرگذار بر افزایش قیمت کالاهای نیز در دست بررسی هستند.»

گفتنی است هیات وزیران در تاریخ ۲۹ مهر ۱۴۰۵ مصوبه‌ای را به تصویب رسانده بود که بر اساس آن، نرخ ارز مورد استفاده برای محاسبه ارزش گمرکی

کالاهای باید بر مبنای نرخ اعلامی بانک مرکزی در روز اظهار تعیین می‌شد؛ اجرای این مصوبه می‌توانست هزینه‌های گمرکی واردات کالا، به ویژه خودروهای وارداتی را تحت تأثیر قرار دهد و زمینه افزایش قیمت تمام‌شده خودروها را فراهم کند.»

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما ۷ (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما ۵ پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما ۵ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو LV (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو L۸ (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX۱۵۱ بالینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یکمیلیارد و ۶۳۰	۰	
سایناس (۱۴۰۵)	۹۹۳	یکمیلیارد و ۷۷۰	۰	
سایناس GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
سایناس تومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۹۰۰	۰	
سهند تومات (۱۴۰۵)	به زودی	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یکمیلیارد و ۲۱	یکمیلیارد و ۸۶۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۰۳	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۲۵	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۶۰	۳ میلیارد و ۲۱۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۳۱	یکمیلیارد و ۷۶۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۷۸۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یکمیلیارد و ۸۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یکمیلیارد	یکمیلیارد و ۷۴۵	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۱۲	یکمیلیارد و ۷۵۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۰	
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۴۵۲	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
شاهین تومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۴۶۰	۰	
شاهین تومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
شاهین تومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۵۱۰	۰	
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۰	
سورن پلاس XUVP (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۰	
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۰	۳ میلیارد و ۲۵۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۴۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۵۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۰۴	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۲۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ تومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۴ میلیارد و ۴۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما تومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۵۱۰	۰	
دنایپلس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
دنایپلس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
دنایپلس آ پشال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۴ میلیارد و ۱۸۰	۰	
تارا ۶ دنده ۷۱ (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۸۸۸	۳ میلیارد و ۱۰۵	۰	
تارا تومات ۷۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
تارا تومات ۷۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
رانایپلس (تومز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
رانایپلس (تومز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۰	
ری‌آر ۱.۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۳۳۰	۵ میلیارد و ۲۴۰	۰	
وانتا آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یکمیلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۴۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T - توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس ID CROZZ PURE PLUS ۴۱۰ (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس ID UNIX اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس ID UNIX پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تی‌راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲.۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سلتافه توربو تک دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۸۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای انتر ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZE۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX۵۰- (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
ویا فیری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوو COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

قرار گرفت. «وی افزود: «ماموران پس از انجام تحقیقات لازم و کسب اطمینان از صحت موضوع پس از هماهنگی با مرجع قضایی به محل مورد نظر اعزام و در بازرسی از آن ۱۴ هزار و ۲۹۵ لیتر روغن موتور را که در سامانه جامع تجارت ثبت نشده بود، کشف کردند. انبار مورد نظر پلمپ و متصدی آن با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد. ارزش محموله کشف شده ۱۲ میلیارد تومان برآورد شده است.»

فرمانده انتظامی استان قزوین از کشف بیش از ۱۴ هزار لیتر روغن موتور قاچاق و خارج از شبکه توزیع به ارزش ۱۲۰ میلیارد ریال در شهرستان تاکستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز قزوین، سردار محمدقاسم طرهانی گفت: «در پی کسب خبری مبنی بر نگهداری و عرضه روغن موتور خارج از شبکه توزیع در انبار یکی از واحدهای صنفی شهرستان تاکستان، بررسی موضوع به صورت ویژه در دستور کار ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان



شناسایی انبار ۱۲۰ میلیاردی روغن موتور خارج از شبکه توزیع



انتخاب سبک تازه‌ای از خدمات‌رسانی توسط خودروساز آلمانی؛

«پورشه»، «موبیل‌وان» و «اسو» در سنگاپور به هم رسیدند

این فصل جدید حمایت‌کننده و با گرد هم آوردن دو برند نمادین موبیل‌وان و اسو، تجربه‌های استثنایی برای مشتریان پورشه از سراسر منطقه به ارمغان آورد. «لین چی لیپ، مدیرعامل استر موبیلیتی سولوشنز وان که عرضه‌کننده سوخت اسو سینرژی در سنگاپور است نیز گفت پیوستن به برندهای پورشه و موبیل‌وان به آن‌ها اجازه می‌دهد عملکرد سوخت‌های اسو سینرژی را به جامعه پورشه و رانندگان سراسر جنوب شرق آسیا نشان دهند. اهمیت این مشارکت فراتر از یک قرارداد تامین سوخت است، رابطه پورشه و موبیل‌وان از سال ۱۹۹۶ در مسابقات لمانز آغاز شد و تا امروز در فرمولای و پورشه موبیل‌وان سوپرکاپ ادامه دارد. در سوپرکاپ حتی سوخت تجدیدپذیر مسابقات اسودر خودروهای GT ۹۱۱ سه کاپ استفاده می‌شود. حالا همین ترکیب روغن و سوخت به ناوگان جاده‌ای مرکز تجربه شامل ۹۱۱، کابین، ماکان الکتریکی و تایکان می‌رسد تا مشتری در شرایط کنترل‌شده، تمام پتانسیل عملکرد پورشه را لمس کند. اسو سینرژی با فرمول پاک‌کننده مضاعف و اکتان ۹۸ در بازار سنگاپور برای موتورهای توربو و تنفس طبیعی با نسبت تراکم بالا بهینه شده و طبق ادعای اکسون موبیل، رسوبز دای سوپا و ورودی را بهبود می‌بخشد. در پیستی که استارت‌های مکرر و دورهای بالاامری عادی است، پایداری حرارتی و محافظت در برابر احتراق زودرس در دور پایین اهمیت ویژه‌ای پیدا می‌کند. موبیل‌وان نیز از دهه ۹۰ به عنوان روغن پرکن اولیه کارخانه پورشه استفاده می‌شود و در مرکز تجربه با توجه به کارکرد سنگین و دماهای بالا، پایداری برشی و حفظ فیلم روغن در شتاب جانبی یک ممیز چهار جی، نقش کلیدی در کاهش سایش و حفظ قدرت دارد. سنگاپور هاب پالایشگاهی و روانکار آسیا پاسیفیک محسوب می‌شود. انتخاب این شهر به عنوان بازدهمین مرکز تجربه پس از لایپزگ، سیلورستون، آتلانتا، لس‌آنجلس و توکیو، پیام روشنی برای بازار آسه‌آن است که پورشه قصد دارد تجربه برند را از فروش صرف خودرو به اکوسیستم سبک‌زندگی و خدمات شرکتی توسعه دهد. برای صنعت روانکار نیز این مشارکت یک ویتترین زنده است. جایی که مشتری پشت فرمان ۹۱۱ با موبیل‌وان و اسو، تفاوت فرمولاسیون رانه در بر و شور، بلکه روی آسفالت و در پیچ با نیروی جانبی بالاحس می‌کند.



تاکید کرد با نزدیک شدن به استقبال از میهمانان از سال ۲۰۲۷ به بعد، از تقویت رابطه دیرینه با موبیل‌وان که بیش از سه دهه بر پایه تعهد مشترک به عملکرد و نوآوری بنا شده خرسند هستند. ملدی تاکیزاوا، مدیر بازاریابی اتحادهای جهانی استراتژیک اکسون موبیل آسیا پاسیفیک نیز افزود: «موبیل‌وان مفتخر است که از

دلار سنگاپور آغاز شده است. حالاً ضلع سوخت و روانکار این پروژه نیز مشخص شده است. مارک بابل، رئیس بخش تجربه پورشه آسیا پاسیفیک در این باره گفت پورشه اکسپرنس سنتر سنگاپور راه جدید و هیجان‌انگیزی برای مشتریان و علاقه‌مندان از سراسر جنوب شرق آسیا و فراتر از آن خواهد بود تا برند پورشه را تجربه کنند. او

همکاری سه‌دهه‌ای پورشه و موبیل‌وان وارد فصل تازه‌ای در جنوب شرق آسیا شده است. به گزارش «فیولز اند لوبز» و «پی آر نیوز وایر»، پورشه آسیا پاسیفیک، اکسون موبیل آسیا پاسیفیک و استر موبیلیتی سولوشنز وان اعلام کردند ناوگان پورشه اکسپرنس سنتر سنگاپور که قرار است آوریل ۲۰۲۷ افتتاح شود با روانکارهای موبیل‌وان و سوخت اسو سینرژی تغذیه خواهد شد. این مجموعه با یازدهمین پورشه اکسپرنس سنتر در جهان و نخستین مقصد منطقه‌ای پورشه برای مشتریان آسه‌آن خواهد بود. مرکز تجربه سنگاپور در منطقه چانگی و در نزدیکی پیست و فرودگاه طراحی شده و قرار است فراتر از یک پیست تست ساده، یک دهکده سبک‌زندگی برای برند پورشه باشد. پورشه می‌گوید این پردیس تجربه رانندگی، تحویل خودرو و نو، خدمات پس از فروش و فروش خودروهای کارکرده تأییدشده پورشه ابروودرادر یک مجموعه واحد گرد هم می‌آورد تا مشتری از لحظه سفارش تا سرویس دورهای، در یک اکوسیستم بماند. قلب این مجموعه یک پیست دو کیلومتری اختصاصی با هجده پیچ و چندین پیکر بندی مختلف است. طراحی به گونه‌ای انجام شده که راننده بتواند تا ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد و نیروی جانبی تا یک ممیز چهار جی را در پیچ‌ها تجربه کند. این عدد برای یک پیست تجربه‌ای کوتاه، قابل توجه است و به راننده اجازه می‌دهد رفتار شاسی و پایداری خودرو را در محدوده امن بسنجد. مربیان دارای گواهینامه پورشه در کنار راننده می‌نشینند و آموزش کنترل خودرو، مانورهای اضطراری و ایمنی پیشرفته جاده را به صورت عملی ارائه می‌دهند. در کنار پیست، شبیه‌سازهای مسابقات پیشرفته، نمایشگاه‌های چرخشی از تاریخچه موتوراسپورت پورشه شامل مدل‌های نمادینی چون ۹۱۷ KH و ۳۵۶ B و ۹۱۱ RN اسپرت، فضاهای برگزاری همایش و نمایشگاه برای شرکت‌ها، مراسم رونمایی خصوصی، رستوران‌هایی با منوی طراحی شده و فضاهای خانوادگی در نظر گرفته شده است. به گفته یانیک اوت، مدیر بازاریابی پورشه آسیا پاسیفیک، سنگاپور که هر سال با گردشگری شبانه‌فرمول یک به قطب موتوراسپورت منطقه تبدیل می‌شود، جایگاه ایده‌آلی برای این مرکز است و رزرو تجربه‌های رانندگی از هم‌اکنون از طریق وبسایت رسمی مرکز با قیمت پایه ۳۰۰

کرمات‌ده‌ته
KMC

دانلود کاتالوگ

KMC EAGLE HEV



دیفرانسیل عقب نیز برای ارائه برد بیشتر و قیمت پایین تر در نظر گرفته شده است. یکی از ویژگی‌های کاربردی R۲، پشتیبانی از درگاه شارژ استاندارد آمریکای شمالی NACS است که دسترسی به شبکه سوپرشارژهای تسلا را فراهم می‌کند. طبق اعلام ریویان، شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد با شارژ سریع جریان مستقیم در شرایط مناسب کمتر از ۳۰ دقیقه زمان می‌برد. ریویان با استفاده از معماری الکتریکی ناحیه‌ای، سیم‌کشی و تعداد واحدهای کنترل الکتریکی را کاهش داده است. دوربین‌ها، رادارها و به روزرسانی نرم‌افزاری از راه دور نیز زیرساخت سامانه‌های کمک‌راننده و ارتقای قابلیت‌های خودرو را تشکیل می‌دهند

ریویان R۲ به عنوان یک شاسی بلند تمام‌برقی میان‌سایز، ترکیبی از فناوری باتری، موتورهای الکتریکی و معماری الکتریکی یکپارچه ارائه می‌دهد. ویکرد مهندسی این خودرو بر کاهش هزینه تولید، افزایش برد حرکتی و ساده‌سازی ساختار الکتریکی متمرکز است؛ موضوعی که برای گسترش بازار خودروهای برقی اهمیت زیادی دارد. در نسخه پرformance، دو موتور الکتریکی با مجموع قدرت ۶۵۶ اسببخار و گشتاور ۸۲۵ نیوتون‌متر، نیروی محرکه هر چهار چرخ را تأمین می‌کنند. شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت حدود ۲٫۶ ثانیه و برد تخمینی این نسخه تا ۵۳۱ کیلومتر اعلام شده است. نسخه تک‌موتوره

برقی‌سازی «ریویان» با تمرکز بر برد و بهره‌وری



نظر سنجی

Poll

پاسخ نظر سنجی شماره ۲۵۹۹

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظر سنجی شماره ۲۶۰۰

کدام مورد زیر می‌تواند ضریب اطمینان خرید خودرو را بهبود ببخشد؟

- ۱- مراجعه به نمایشگاه‌های خودرو
- ۲- خرید از پلت‌فرم‌های مجازی
- ۳- خرید حضوری در جمعه‌بازارها



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر می‌تواند سبب افزایش ایمنی خودرو و حین رانندگی در جاده شود؟

در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی بررسی وضعیت کلی خودرو قبل از ورود به جاده و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی به همراه داشتن تجهیزات لازم برای مواجه شدن با شرایط آب‌وهوایی مختلف رأی داده بودند.

پیامک

SMS

کالیبره کردن در پیچه‌گاز

چرا می‌گویند در پیچه‌گاز خودروهای جدید با هر بار تعمیر باید کالیبره شود؟



منصورى-اهواز

«در یک تعریف ساده می‌توان گفت کالیبره کردن یعنی تنظیم سیستم بر اساس پارامترها و استانداردها برای عملکرد بهینه آن. مجموعه در پیچه‌گاز برقی خودروهای جدید دارای سنسورها و شیرهای برقی برای کنترل کردن در پیچه بر اساس مقدار هوای ورودی جهت تأمین قدرت لازم برای پیش‌رانه است. گاهی این در پیچه باید بر اساس دستورات لازم از سوی ECU واحد کنترلی گیربکس و سایر سیستم‌ها عملکردی متناسب با شرایط حرکتی خودرو داشته باشد. بنابراین نیاز است در هر بار تعمیر یا سرویس، در پیچه‌گاز بر اساس پارامترهای تعریف‌شده از سوی کمپانی خودرو ساز برای عملکرد بهتر خودرو تنظیم شود. تنظیم در پیچه‌گاز مطابق با پارامترهای لازم برای عملکرد بهتر را کالیبره کردن آن می‌گویند. اگر در پیچه‌گاز خودرو کالیبره نشود، مشکلاتی از قبیل افزایش مصرف سوخت، دیر روشن شدن خودرو و بالا رفتن تدریجی دور موتور بعد از روشن کردن خودرو رخ خواهد داد. برای پیشگیری از بروز چنین مشکلاتی در خودرو نیاز است مجموعه در پیچه‌گاز کالیبره شود. کالیبراسیون این مجموعه باید توسط نمایندگی خودرو و مربوطه انجام شود.

نمایشگر خودرو

آیا تجهیز خودرو به سیستم هدآپ‌دیس‌پلی روی وضعیت رانندگی تأثیر منفی نمی‌گذارد؟



فاطمی-تهران

«خیر؛ سیستم نمایشگر مجاز در جلو یا هدآپ‌دیس‌پلی، وظیفه نمایش اطلاعات مهم خودرو مانند میزان سوخت، سرعت خودرو، مسیر حرکت و... را برای راننده بر عهده دارد. این سیستم برای نخستین بار در دهه ۸۰ میلادی وارد صنعت خودرو شد. در آن زمان این سیستم با مشکل نمایش به دلیل زیاد بودن نور خورشید مواجه بود. این عامل منجر به عدم نمایش دقیق و صحیح اطلاعات برای راننده خودرو می‌شد و به همین دلیل میزان ریسک تصادف را افزایش می‌داد. اما در دو دهه گذشته به دلیل استفاده از فیلم‌های نازک تر از رستوری و پروژکتور بهبود یافته، این مشکل مرتفع شد. استفاده از این سیستم علاوه بر افزایش دقت راننده در زمان حرکت خودرو، منجر به افزایش ایمنی و پیشگیری از تصادف نیز خواهد شد.

افزایش پایداری

بیشتر خودروهای وارداتی، ارتفاع کمی با سطح زمین دارند. آیا پایین بودن ارتفاع این خودروها با توجه به کیفیت جاده‌ها و خیابان‌ها، منجر به خرابی و افزایش استهلاک سیستم تعلیق خودروها نمی‌شود؟

۴۶۰۱***۹۱۲

«در زمان طراحی خودرو کاربری آن مشخص می‌شود. مهندسان بر اساس نوع کاربری که یک خودرو قرار داشته باشد، سیستم تعلیق آن را طراحی و تعیین می‌کنند. در زمان طراحی سیستم تعلیق تمام مسائل ایمنی، حرکتی، پایداری، راحتی سرنشینان و... مورد بررسی قرار می‌گیرد. بیشتر خودروهای جدید بر پایه خودروهای اسپرت بنا به درخواست و نیاز بازار طراحی می‌شوند. این نوع طراحی، ناگزیر مهندسان را مجبور به کاهش ارتفاع می‌کند. کاهش ارتفاع خودرو و علاوه بر افزایش میزان حس اسپرت بودن خودرو، سبب بالا رفتن ضریب ایمنی، بهبود هندلینگ و پایداری آن می‌شود. قطعا این خودروها برای بازارهای جهانی طراحی شده و حداقل استانداردهای کیفی جاده‌ای، رفتار رانندگی و... نیز در آن‌ها دخیل است. ماهیت این خودروها از نظر ارتفاع مشخص است. اگر رانندگان دقت کنند که در طول حرکت با خودرو از روی دست‌اندازها به آرامی حرکت کنند، قطعا میزان استهلاک در سیستم تعلیق کاهش خواهد یافت. عواملی از قبیل ترمز ناگهانی، عدم دقت به سطوح ناهموار و شتاب‌گیری و تغییر مسیر ناگهانی عمدتاً سبب افزایش ضریب استهلاک و خرابی در این خودروها هستند. هر چند سیستم تعلیق بر استهلاک‌ترین سیستم هر نوعی از خودرو محسوب می‌شود.

چرا «آستون مارتین» اسپرت، خاص است؟

«دی‌بی‌اس سوپر لجر»؛ گلوله آتشین بریتانیایی



«آستون مارتین DBS سوپر لجر؛ خودرویی که در سال ۲۰۱۸ معرفی شد و با ترکیب طراحی چشمگیر، کابین لوکس و پیش‌رانه ۱۲ سیلندر، در بالاترین سطح محصولات گرند تورر این خودرو ساز بریتانیایی قرار گرفت. واژه سوپر لجر به معنای «فوق سبک» است و به میراث فنی شرکت ایتالیایی کاروزر با تورینگ اشاره دارد؛ شرکتی که با روش‌های ساخت بدنه سبک شناخته می‌شد. البته DBS سوپر لجر با وجود استفاده از مواد سبک، خودرویی بسیار قدرتمند و نسبتاً سنگین است که هدف اصلی آن ترکیب سرعت بالا با راحتی سفرهای طولانی است.

طراحی بدنه خاص و اسپرت

در نمای بیرونی DBS سوپر لجر، تناسبات کشیده بدنه و کاپوت بلند، پیش از هر چیز توجه را به خود جلب می‌کنند. جلو پنجره بزرگ با الگوی لانه زنبوری، ورودی‌های هوای متعدد و خطوط برجسته کاپوت، چهره‌ای تهاجمی به خودرو بخشیده‌اند؛ باین حال، زبان طراحی آن همچنان ظرافت و هویت کلاسیک آستون مارتین را حفظ می‌کند. چراغ‌های باریک و کشیده جلو در کنار گلگیرهای عضلانی، ظاهر خودرو را عریض‌تر و کم‌ارتفاع‌تر نشان می‌دهند. در نمای جانبی، سطح‌های حجیم بدنه، ورودی‌های هوای پشت چرخ‌های جلو و رینگ‌های آلایزی فورج‌کاری‌شده ۱۲ اینچی، بر ماهیت عملکرد محور این مدل تأکید دارند. استفاده از قطعات بدنه فیبر کربنی در کنار ساختار آلومینیومی، ضمن افزایش استحکام، به کنترل وزن کمک می‌کند. بخش عقب نیز با چراغ‌های LED باریک، دیفیوزر بزرگ و چهار خروجی اگزوز، شخصیت اسپرت خودرو را کامل می‌کند. مهندسان آستون مارتین برای بهبود پایداری در سرعت‌های بالا از مجموعه‌ای از راهکارهای Aeroblade II و دیفیوزر دو گانه بهره گرفته‌اند. این مجموعه در سرعت‌های خودرو می‌تواند حدود ۱۸۰ کیلوگرم نیروی رو به پایین ایجاد کند؛ رقمی که در زمان معرفی، بالاترین مقدار در میان خودروهای تولید انبوه آستون مارتین عنوان شده بود.

ترکیب چرم دست‌دوز و فناوری

کابین DBS سوپر لجر فضایی است که در آن تجمل‌گرایی بریتانیایی با تمرکز بر راننده ترکیب شده است. استفاده از چرم مرغوب، آلکانتر، تری‌نیتات مشکی پیاپویی و قطعات فلزی، فضای لوکس و در عین حال اسپرت ایجاد می‌کند. صندلی‌های Sports Plus با طراحی ارگونومیک، بدن سرنشینان را در پیچ‌ها به خوبی نگه می‌دارند و برای سفرهای طولانی نیز طراحی شده‌اند. غربلک فرمان اسپرت، پدال‌های تعویض دنده پشت فرمان و نشانگرهای متمرکز بر راننده، کنترل خودرو را آسان‌تر می‌کنند. در کنسول مرکزی، دکمه‌های انتخاب حالت گیربکس و کنترل‌های تهویه قرار گرفته‌اند و سامانه اطلاعات – سرگرمی از طریق نمایشگر مرکزی و کنترل‌گر اختصاصی مدیریت می‌شود. از امکانات رفاهی و کاربردی این خودرو می‌توان به ورود بدون کلید، صندلی‌های برقی حافظه‌دار و گرم‌شونده،

بازار خودروهای برقی با ظهور خودروهای الکتریکی مجهز به افزایش‌دهنده برد یا EREV وارد مرحله تازه‌ای شده است. این خودروها چرخ‌ها را فقط با موتور الکتریکی به حرکت درمی‌آورند، اما یک موتور احتراق داخلی نیز دارند که برق مورد نیاز باتری را تولید می‌کند. در مقابل، خودروهای تمام‌برقی یا BEV برای حرکت به انرژی ذخیره‌شده در باتری متکی هستند. پرسش این است که آیا EREV ها انتخاب مناسب‌تری برای آینده خواهند بود؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم.

خودروهای EREV یا همان بردافزاها می‌توانند تکرانی خریداران درباره تمام شدن شارژ باتری را کاهش دهند. این خودروها در مسیرهای روزمره امکان رانندگی برقی را فراهم می‌کنند و در سفرهای طولانی، بدون وابستگی کامل به ایستگاه شارژ، با کمک موتور مولد برق به مسیر ادامه می‌دهند. بنابراین، این مدل خودروها برای افرادی که به شارژ عمومی دسترسی مناسبی ندارند، می‌توانند گزینه جذاب و مناسبی باشند.

کمالی

خودروهای EREV را نمی‌توان لزوماً برتر از خودروهای تمام‌برقی دانست. بررسی این سازمان نشان می‌دهد مصرف سوخت برخی از این خودروها پس از تخلیه باتری به‌طور متوسط به ۶٫۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌رسد. افزون بر این، وجود موتور احتراق داخلی، مخزن سوخت و تجهیزات جانبی، پیچیدگی فنی و نیازهای نگهداری را افزایش می‌دهد. در نهایت، EREV ها برای رانندگانی که سفرهای طولانی دارند یا به زیرساخت شارژ دسترسی محدودی دارند، می‌توانند راهکاری کاربردی باشند؛ اما با افزایش برد، کاهش قیمت و توسعه شبکه شارژ خودروهای تمام‌برقی، مزیت آن‌ها ممکن است کمتر شود.

ولی‌زاده



صدای منتظری

۸۸۲۰۶۷۶۱

کیفیت پایین قطعات خودرو



خودرو کرای مدل ۲۰۱۳ دارم و چندی پیش چراغ ایربگ پشت آمپر روشن می‌شد و خاموش نمی‌شد. با مراجعه به یک مرکز تعمیرات نسبتاً معروف و بررسی تکنسین مربوطه مشخص شد بونیت ایربگ زائویی خودرویم معیوب شده و باید تعویض شود. با مراجعه به بازار لوازم‌یدکی قطعه مذکور را با قیمت نسبتاً بالایی خریداری کردم و این قطعه توسط شخص مکانیک روی خودرویم نصب شد. اما به فاصله کوتاهی مشکل دوباره ایجاد شد. با مراجعه دوباره به تعمیرگاه مذکور مشخص شد قطعه جدید از کیفیت مناسبی برخوردار نبوده و به همین دلیل مشکل دوباره ایجاد شده است.

سرابی-تهران



کشف ۱۷۰ حلقه لاستیک قاچاق در سیاهکل



وی افزود: «در این رابطه یک متهم ۴۷ ساله دستگیر و پس از تشکیل پرونده به مرجع قضائی معرفی شد.»
به گفته ابراهیمی، کارشناسان ارزش لاستیک‌های کشف‌شده را ۱۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال برآورد کردند.
شهرستان سیاهکل در شرق گیلان واقع است.

فرمانده انتظامی سیاهکل از کشف ۱۷۰ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۱۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال در این شهرستان خبر داد.
به گزارش «برنا» کمیل ابراهیمی گفت: «ماموران پلیس آگاهی در جریان کنترل محورهای مواصلاتی، یک دستگاه کامیون را شناسایی و متوقف کردند که در بازرسی از آن ۱۷۰ حلقه لاستیک قاچاق کشف شد.»

در ۱۰ سال گذشته تقاضا برای تایرهای کلاس ادونچر رشد چشمگیری داشته است؛

معرفی نسل جدید تایر ادونچر جاده‌ای «بريجستون»



بريجستون نسل جديد تایر ادونچر جاده‌ای خود را معرفی کرد. این تایر جانشین مستقیم بتلکس ادونچر ای ۴۱ است که از دسامبر ۲۰۱۷ تاکنون یکی از گزینه‌های اصلی فابریک و جایگزینی برای موتورسیکلت‌های ادونچر در بازار اروپا و آسیا بوده است. رشد بازار، دلیل اصلی این نوسازی است. بريجستون اعلام کرده تقاضا برای تایرهای کلاس ادونچر در بازار اروپا در ۱۰ سال گذشته ۴۵ درصد افزایش یافته است. موتورسیکلت‌های ادونچر به دلیل تطبیق پذیری بالا از تردد شهری تا سفرهای طولانی بین شهری محبوب شده‌اند. با این حال بررسی‌های میدانی بريجستون نشان می‌دهد بیش از ۸۰ درصد مالکان این کلاس، عملاً روی آسفالت می‌رانند. برای همین اولویت آن‌ها نه چنگ‌زنی در گل، بلکه اطمینان در باران ناگهانی، مقاومت سایشی بالا و راحتی در پیمایش‌های طولانی است. ای ۴۲ دقیقاً برای همین نیازها طراحی شده است. بريجستون می‌گوید ای ۴۲ تعادل بهینه‌ای از ایمنی، آرامش خاطر، صرفه اقتصادی و راحتی ارائه می‌دهد. از خیابان‌های درون شهری تا اتوبان و جاده‌های پیچ‌دار کوهستانی، این تایر تلاش می‌کند چسبندگی خیس و عمر آج را هم‌زمان بالا نگه دارد و در عین حال نویز را کاهش دهد تا تورهای طولانی خسته‌کننده نباشد. سه محور بهبود نسبت به ای ۴۱ به صورت رسمی اعلام شده است. محور اول عملکرد در مسیر خیس است. تست‌های مقایسه‌ای داخلی بريجستون نشان می‌دهد نسبت لغزش تایر در شتاب‌گیری در خط مستقیم روی سطح خیس ۱۴ درصد نسبت به نسل قبل کاهش یافته است. این کاهش لغزش به معنای پایداری بیشتر در باران و اعتماد به نفس بیشتر هنگام باز کردن گاز روی خط سفید یا آسفالت لغزنده است. این بهبود از ترکیب جدید غنی از سیلیکا و طراحی جدید آج با نام پالس گروو به دست آمده است. شیارهای مورب با زاویه بهینه، آب را سریع‌تر از مرکز سطح تماس به بیرون هدایت می‌کنند و در عین حال با حفظ سفتی بلوک‌ها، از تغییر شکل بیش از حد آج در ترمز جلوگیری می‌کنند. محور دوم عمر سایشی است. بريجستون اعلام کرده عمر آج جلو ۱۸ درصد و عمر آج عقب ۲۵ درصد نسبت به ای ۴۱ افزایش یافته است. این اعداد در تست‌های داخلی با بار و فشار استاندارد به دست آمده است. برای موتورسواری که سالانه ۱۰ تا ۱۵ هزار کیلومتر سفر می‌رود، این افزایش عمر به معنای کاهش هزینه هر کیلومتر و تعویض دیرتر است. بريجستون این افزایش عمر را مدیون



دو نوآوری می‌داند. یکی ترکیب دو گانه پلیمر با میزان بهینه سیلیکا که در جلو انعطاف پذیری بیشتر برای چسبندگی و در عقب مقاومت سایشی بالاتر را فراهم می‌کند و دیگری ساختار جدید کیسینگ با توزیع یکنواخت‌تر فشار در سطح تماس که از سایش نامنظم، به ویژه در موتورسیکلت‌های سنگین وزن بالای ۲۴۰ کیلوگرم جلوگیری می‌کند. محور سوم راحتی و صدا است. با بازطراحی چیدمان شیارها و افزایش سطح تماس موثر، نویز تایر در سرعت‌های بزرگراهی کاهش یافته و ارتعاشات کمتری به فرمان منتقل می‌شود. در سفرهای طولانی با کلاه ایمنی، همین کاهش نویز به شکل محسوس‌تری خستگی را کم می‌کند و تجربه تور را بهبود می‌بخشد. از نظر ظاهری، ای ۴۲ زبان طراحی خانواده بتلکس را ادامه می‌دهد؛ اما ته‌جمی‌تر و در عین حال پالایش‌شده‌تر است. بلوک‌های بزرگ‌تر در مرکز برای پایداری در خط مستقیم و شیارهای عمیق مورب در شانه‌ها برای تخلیه آب و چسبندگی در پیچ. سفتی کلی الگو افزایش یافته تا در ترمزهای شدید و زاویه‌های خواب زیاد، تغییر شکل آج کنترل شده باشد. این همان چیزی است که بريجستون از آن به عنوان تعادل بین چسبندگی خشک و سایش یاد می‌کند. ساینزبندی نهایی هنوز به طور کامل اعلام نشده؛ اما با توجه به سابقه ای ۴۱، انتظار می‌رود بازه اصلی شامل ۱۹ و ۱۷ اینچ برای ادونچرهای بزرگ باشد. بريجستون تأیید کرده عرضه از اول ژانویه ۲۰۲۷ آغاز و به صورت مرحله‌ای به بازارهای مختلف می‌رسد و بریتانیا و اروپا جزو اولین بازارها خواهند بود. این معرفی در کنار تحولات اخیر خانواده بتلکس معنا پیدا می‌کند. بريجستون امسال حمایت از مسابقات جهانی استقامت آ‌ای‌ام را از پنج تیم به هفت تیم افزایش داده و تایر اسپرت جاده‌ای بتلکس ریسینگ استریت آر اس ۱۲ را به عنوان بالاترین چسبندگی خشک مجاز در خانواده معرفی کرده است. فناوری‌های به دست آمده از پیست در زمینه پلیمر و مدیریت حرارت، حالا به محصول توریستی ادونچر منتقل شده است. برای بازار ایران که در دو سال گذشته شاهد رشد واردات ادونچرهایی مانند ب‌ام‌و آر ۱۳۰۰ جی‌اس، هوندا ترانزآلپ ۷۵۰، یاماها ترنر و سوزوکی وی استروم بوده، ای ۴۲ گزینه مهمی خواهد بود. رانندگانی که بیشتر جاده‌های آسفالت ایران از چالوس تا کاشان را طی می‌کنند، به تائیری نیاز دارند که در باران ناگهانی پایدار باشد، در گرمای تابستان مقاومت سایشی بالایی داشته باشد و در مسیرهای طولانی کم‌صدا باشد. ای ۴۲ با وعده ۱۴ درصد لغزش کمتر در خیس و ۲۵ درصد عمر بیشتر در عقب، دقیقاً همین سه نیاز را هدف گرفته است. بريجستون می‌گوید اطلاعات تکمیلی درباره قیمت و تأییدیه‌های فابریک برای مدل‌های مختلف در ماه‌های آینده اعلام می‌شود. آن چه قطعی است این است که ای ۴۱ پس از ۸ سال جای خود را به محصولی می‌دهد که بیشتر جاده‌ای، بادوام‌تر و ساکت‌تر است.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام‌وی ام X۳۲
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام‌و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تیوتا-TA(کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تیوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





میان تایر و جاده متغیر است، اهمیت دارد و به تکرار پذیری بهتر عملکرد ترمز کمک می کند. پوروسانگونه همچنین به ترمزهای گرین سرامیکی مجهز است؛ دیسک های جلو با ابعاد ۳۹۸ در ۲۸ میلی متر و دیسک های عقب با ابعاد ۳۸۰ در ۲۴ میلی متر، برای مهار وزن و عملکرد بالای خودرو طراحی شده اند. ترکیب سخت افزار قدرتمند و کنترل الکترونیکی پیشرفته، به پوروسانگونه کمک می کند در سرعت های بالا و شرایط متغیر جاده، ترمزگیری دقیق تری داشته باشد؛ نمونه ای از این که در خودروهای پرفورمنس امروزی، هوشمندی سامانه کنترل به اندازه قدرت ترمز اهمیت دارد.

پوروسانگونه فقط یک خودرو چهاردر قدرتمند با پیشران ۱۲ سیلندر نیست؛ بلکه از فناوری ترمزی بهره می برد که مدیریت الکترونیکی را با سخت افزار پر فورمنس ترکیب می کند. یکی از مهم ترین ویژگی های آن، سامانه ABS Evo با قابلیت تخمین میزان چسبندگی است که با همکاری پوش توسعه یافته و با فناوری ترمز الکترونیکی یا Brake-by-Wire یکپارچه شده است. در این سامانه، واحد کنترل با استفاده از اطلاعات سیستم کنترل پایداری الکترونیکی ESC، سرعت خودرو و میزان لغزش چرخ ها را دقیق تر تخمین می زند تا نیروی ترمز متناسب با شرایط هر چرخ تنظیم شود. این فناوری به ویژه در سطوح لغزنده و شرایطی که چسبندگی



تکنولوژی هوشمند ترمز «فراری»

در گفت و گو با نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد:

قطعه سازی پشت سد ارز و گمرک

محدودیت ثبت سفارش، تاخیر تسهیلات و ترخیص کُند کالا در کنار نگرانی از کمبود انرژی، تامین مواد اولیه و تداوم فعالیت واحدهای قطعه سازی را دشوار کرده است

وی در تایید اثر تاخیر بر برنامه ریزی تولید افزود: «گاهی بانک می گوید متقاضی شرایط دریافت تسهیلات را دارد، اما پول را حداقل یک ماه تا یک ماه و نیم بعد پرداخت می کند. در اقتصادی که قیمت ها به سرعت تغییر می کنند، آن مبلغ ممکن است دیگر پاسخگوی نیاز اولیه نباشد. برای گشایش اعتبار اسنادی هم تاخیر می تواند به جایی برسد که فروشنده از تحویل کالا منصرف شود.»

این مقام صنفی درباره علت کندی فرآیندها تصریح کرد: «بخشی از مشکل به بروکراسی و تعدد تاییدها برمی گردد. به نظر می رسد نگرانی از پاسخگویی به نهادهای نظارتی نیز باعث می شود برخی مسئولان از تصمیم گیری سریع پرهیز کنند. شرایط اقتصادی دشوار است و ظرفیت تحمل تولیدکننده کاهش یافته؛ دستگاهها نباید با روال های طولانی، این وضعیت را سخت تر کنند.»

ترخیص کالا در گمرک کریمخان درباره فرآیندهای گمرکی نیز اظهار داشت: «با وجود دشواری واردات و کاهش ورود کالا، لازم است ترخیص اقلامی که به کشور می رسند آسان تر و سریع تر انجام شود. کالایی که برای تولید وارد شده، نباید بیش از ضرورت در گمرک بماند؛ باید به دست صاحب کالا برسد تا در زنجیره تولید مصرف شود.»

نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره زمان ترخیص گفت: «پس از بسته شدن مسیرها، هنوز کالای تازه ای به دست ما نرسیده است و محموله هایمان در راه هستند؛ بنابراین نمی توانم درباره زمان ترخیص در وضعیت جدید عددی بدهم. پیش از این شرایط، ترخیص محموله های ما دست کم حدود سه هفته زمان می برد. این مدت را می توان کوتاه کرد.»

وی با اشاره به امکان تسهیل تشریفات افزود: «می توان برای کالاهای مورد نیاز تولید مسیر ترخیص سریع تری در نظر گرفت و بررسی برخی حساب ها و اختلاف ها را پس از خروج کالا انجام داد. تولیدکننده ای که سال ها در کشور فعالیت کرده، از دسترس خارج نمی شود. اگر بدهی یا مساله ای وجود دارد، می توان آن را بعدا بررسی و تسویه کرد؛ اما معطل ماندن کالا در زمان نیاز تولید، هزینه و فشار بیشتری ایجاد می کند.»

انرژی و سهمیه گازوئیل این مقام صنفی درباره محدودیت های انرژی تصریح کرد: «کمبود گاز و برق از محدودیت های کشور است و می دانیم هنگام کمبود گاز، تامین نیاز خانوار در اولویت قرار می گیرد. در چنین وضعیتی ممکن است گاز یا برق صنعت محدود شود و تولید دشوار تر شود. واحدهای صنعتی تاکنون تلاش کرده اند با این شرایط کنار بیایند، اما محدودیت انرژی نیز به مجموعه مشکلاتشان اضافه می شود.»

نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور با اشاره به سوخت ژئوتراورها اظهار داشت: «دریافت سهمیه گازوئیل هم آسان نیست. گاهی سهمیه به موقع داده نمی شود و واحد تولیدی ناچار است برای راه اندازی ژئوتراو، سوخت را با قیمت آزاد تهیه کند. تهیه سوخت از این مسیر نیز ممکن است برای تولیدکننده مساله ساز شود. وقتی سهمیه ای برای واحد صنعتی تعیین شده، انتظار داریم همان سهمیه به موقع تحویل داده شود.»

کریمخان با اشاره به اولویت های توزیع سوخت افزود: «می دانیم در شرایط محدودیت، ممکن است سوخت رسانی به خودروها در اولویت قرار گیرد و سهمیه صنعت کاهش یابد. با این حال، معطل ماندن واحد تولیدی برای دریافت سهمیه مصلوب، مساله ای است که می توان برای آن چاره اندیشید. برخی کمبودها به سادگی بر طرف نمی شوند، اما دست کم نباید مشکلات قابل حل را به آن ها اضافه کرد.»

وی درباره ضرورت تغییر روال های اجرایی نیز گفت: «تولید در شرایط کنونی زیر فشار است. اما بسیاری از فرآیندهای اداری مانند گذشته ادامه دارد و شرایط ویژه در اجرا دیده نمی شود. درباره حمایت از تولید صحبت می شود، ولی آن چه واحدهای صنعتی در عمل با آن روبرو هستند، همان بروکراسی و موانع پیشین است.»



نوربالا

وقتی قرار نیست ارز ترجیحی یا حمایتی در اختیار تولیدکننده قرار گیرد و او باید ارز آزاد تهیه کند، محدود کردن ثبت سفارش چه توجیهی دارد؟

و روشن باشد. می توان کار را در زمانی معقول، برای مثال ظرف یک هفته، نهایی کرد؛ نه این که پرونده میان مصوبه ها و تاییدیه های متعدد جابه جا شود و پرداخت آن دو ماه طول بکشد. اگر قرار نیست تسهیلاتی پرداخت شود، بهتر است همان ابتدا صریح گفته شود تا تولیدکننده بتواند تصمیم دیگری بگیرد.»

کند و بهای آن را با ارز آزاد بپردازد. در چنین شرایطی، اعلام این که سهمیه ثبت سفارش یک کالا پر شده، کار تامین را دشوارتر می کند. درخواست ما این است که این دست اندازهای اداری برداشته شود تا واحد تولیدی بتواند برای نیاز واقعی خود برنامه ریزی کند.»

تسهیلاتی که دیر می رسد

نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور درباره دسترسی قطعه سازان به منابع بانکی اظهار داشت: «اگر بانک ها امکان پرداخت تسهیلات دارند، باید به سازندگان که فعال هستند، تعهدات خود را انجام می دهند و بد حساب نیستند، کمک کنند. چنین واحدهایی نباید پیوسته گرفتار سقف اعتباری، سقف شعبه و محدودیت های مشابه شوند. حتی اگر ظرفیت پرداخت تسهیلات محدود است، می توان با تسهیل گردش کار، بخشی از فشار تولید را کاهش داد.»

کریمخان با اشاره به طولانی شدن فرآیندهای بانکی گفت: «وقتی درخواست یک شرکت برای دریافت تسهیلات پذیرفته می شود، مراحل اجرایی باید کوتاه

نوربالا

تورم به شدت سرمایه ما را آب می کند؛ وقتی جنسی را می فروشیم، با درآمد حاصل از آن دیگر قادر به خرید همان مقدار مواد اولیه نیستیم

شده، معطل کردن واردکننده در صف تخصیص و نوبت های اداری معنایی ندارد. بانک مرکزی و وزارتخانه مسئول می توانند دست کم موانعی را که در اختیار خودشان است کاهش دهند.»

وی با انتقاد از سهمیه بندی ثبت سفارش تصریح کرد: «تولیدکننده می خواهد کالا را ثبت سفارش کند، وارد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعات کشور در شرایطی با موج فزاینده ای از چالش های درهم تنیده داخلی و خارجی دست و پنجه نرم می کند که انباشت مشکلات مالی، موانع سنگین ثبت سفارش و کمبود نقدینگی ناشی از مطالبات معوق، توان تنفس را از تولیدکنندگان گرفته است. تورم روزافزون سرمایه در گردش واحدها را تحلیل برده و از سوی دیگر، پیچ و خم های فرساینده نظام بانکی، بروکراسی گمرکی و سایه سنگین محدودیت های انرژی در فصل سرما، ادامه فعالیت را برای واحدهای تولیدی دشوار ساخته و عبور از این وضعیت مستلزم اصلاح رویه های اداری، ارزی و بانکی است.

نقدینگی و فشار تورم

بابک کریمخان، نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور درباره وضعیت قطعه سازی به «دنیای خودرو» گفت: «نمی توان یک چالش را به عنوان اولویت مطلق معرفی کرد؛ هر کدام از مشکلات موجود، اگر بر طرف نشود، می تواند تولید را قفل کند. مساله نقدینگی همچنان پابرجاست و مشکل ما با خودرو ساز دولتی حل نشده است. بخشی از مطالبات قطعه سازان نزد این خودرو ساز بلوکه مانده و همین موضوع فعالیت بسیاری از واحدها را گرفتار کرده است.»

وی با اشاره به اختلال در حمل و نقل نیز اضافه کرد: «مشکلات جابه جایی کالا نیز بر طرف نشده و نگرانی ها با نزدیک شدن فصل سرما افزایش یافته است. احتمال بسته شدن مسیرهای شمالی وجود دارد و این مساله می تواند به دشواری های تامین اضافه شود. درباره گاز هم نگران ماه های آینده هستیم. هر چند هنوز با بحران تازه ای در این بخش روبرو نشده ایم، اما تجربه دوره های سرد سال نشان می دهد که احتمال محدودیت وجود دارد.»

این مقام صنفی با اشاره به اثر مخرب تورم بر سرمایه در گردش واحدهای تولیدی تصریح کرد: «تورم به شدت سرمایه ما را آب می کند؛ وقتی جنسی را می فروشیم، با درآمد حاصل از آن دیگر قادر به خرید همان مقدار مواد اولیه نیستیم. از سوی دیگر، توقف تولید برای ما مقدور نیست و ناچاریم موجودی مواد را به قطعه تبدیل کرده و تحویل دهیم؛ در حالی که خرید دوباره همان مواد با قیمت های جدید بسیار دشوار شده است. گاهی افزایش هزینه ها چنان سنگین است که توجیه یا بیان این تغییرات قیمت برای مشتریان و خریداران به معضلی بزرگ تبدیل می شود.»

گره ثبت سفارش و ارز

کریمخان درباره موانع تامین مواد و قطعات اظهار داشت: «مشکلات ثبت سفارش و تامین ارز همچنان ادامه دارد. در مواردی ثبت سفارش برای ما باز نمی شود و محدودیت سهمیه های افزایش یافته است. از نگاه ما، دیگر امکان اتکا به ارز رقابتی وجود ندارد و باید نیازمان را با ارز آزاد تامین کنیم. این وضعیت، فشار بیشتری بر نقدینگی واحدهای تولیدی وارد می کند.»

نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور با اشاره به انباشته شدن مشکلات گفت: «هر بخش را که بررسی می کنیم، با مانعی روبرو می شویم؛ از مطالبات وصول نشده و تورم گرفته تا حمل و نقل، ارز و ثبت سفارش. با وجود این، تولید را تا جایی که توان داشته باشیم، ادامه می دهیم. نگرانی ما این است که اگر فشارها از ظرفیت واحدها فراتر برود، دیگر ادامه فعالیت برای برخی سازندگان ممکن نباشد.»

این مقام صنفی در پاسخ به پرسشی درباره اقدام های ضروری مسئولان افزود: «برای بخش هایی از این مشکلات راه حل وجود دارد. برای مثال، وقتی قرار نیست ارز ترجیحی یا حمایتی در اختیار تولیدکننده قرار گیرد و او باید ارز آزاد تهیه کند، محدود کردن ثبت سفارش چه توجیهی دارد؟ همچنین وقتی تامین ارز به بازار آزاد واگذار



«هایلندر» لوکس‌ترین بلندقامت تویوتا



«تویوتا هایلندر مدل ۲۰۲۴ یکی از گزینه‌های قابل توجه در بازار شاسی‌بلندهای خانوادگی دست‌دوم است؛ خودرویی که با کابین جادار، سه ردیف صندلی و امکانات رفاهی مناسب، برای خانواده‌ها و سفرهای طولانی طراحی شده است. در نمای بیرونی، جلوینگره بزرگ، چراغ‌های باریک و خطوط برجسته بدنه، ظاهری مدرن به آن می‌بخشند. در کابین نیز نمایشگر مرکزی، اتصال تلفن همراه، سامانه‌های کمک‌راننده و امکاناتی مانند گرم‌کن صندلی در برخی تیپ‌ها، تجربه رانندگی راحت‌تری فراهم می‌کنند. نسخه بنزینی این خودرو از موتور ۲.۴ لیتری ۴

سیلندر توربوشارژ بهره می‌برد که حدود ۲۶۵ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. گیربکس اتوماتیک هشت‌سرعت و عرضه در نسخه‌های دیفرانسیل جلو یا چهارچرخ محرک، از دیگر ویژگی‌های فنی آن هستند. بر اساس اطلاعات بازار آمریکا در اکتبر ۲۰۲۶، میانگین قیمت آگهی‌شده هایلندر ۲۰۲۴ در وبسایت CarGurus حدود ۳۹ هزار و ۳۵۵ دلار است. طبق داده‌ها قیمت خرید منصفانه تیپ پایه LE حدود ۳۲ هزار و ۸۰۰ دلار و تیپ بالاتر پلاتینیوم حدود ۴۲ هزار و ۳۰۰ دلار برآورد می‌شود.

حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی حداقل ۱۰۰ درصد تعیین شد؛

آیا معادلات بازار خودرو تغییر می‌کند؟



عکس جنبه نئونی دارد

است. فاصله میان برنامه‌های اعلام‌شده و عملکرد واقعی واردات نیز نشان داده که تعیین هدف کمی به‌تنهایی برای افزایش عرضه کافی نیست. در چنین شرایطی، افزایش هزینه ورود خودرو می‌تواند بر تصمیم واردکنندگان درباره نوع محصول، حجم واردات و قیمت عرضه اثر بگذارد. این که این تغییر در نهایت به کاهش واردات برخی گروه‌ها منجر شود یا واردکنندگان بتوانند هزینه‌های جدید را در قیمت فروش منعکس کنند، به شرایط بازار و جزئیات اجرای مصوبه بستگی دارد. اما مصوبه جدید، حقوق ورودی خودرو به مناطق آزاد و ویژه اقتصادی را نیز حداقل ۶۰ درصد تعیین کرده است. همچنین انتقال خودرو از این مناطق به سرزمین اصلی مشمول حداقل حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی خواهد بود. به این ترتیب، مسیرهای مختلف ورود خودرو نیز تحت ضوابط تازه‌ای قرار می‌گیرند و نمی‌توان انتظار داشت که صرف ورود خودرو از مسیر مناطق آزاد، آن را از آثار تغییرات تعرفه‌ای در زمان ورود به سرزمین اصلی مصون نگه دارد.

با این حال، مساله فقط افزایش هزینه واردات نیست. در مصوبه جدید، سازوکار واگذاری امتیاز واردات نیز تغییر کرده و قرار است این امتیاز صرفاً از مسیر بورس کالا واگذار شود. همین بند، در کنار تغییر تعرفه‌ها، پرسش‌های تازه‌ای درباره هزینه دسترسی به امتیاز واردات و تاثیر آن بر فعالیت واردکنندگان ایجاد می‌کند. چگونگی قیمت‌گذاری امتیازها، شرایط شرکت در رقابت و نحوه عرضه سهمیه‌ها از جمله مواردی است که برای ارزیابی آثار این سازوکار باید روشن شود.

این پرسش مطرح می‌شود که مزیت اقتصادی واردات خودروهای هیبریدی و بنزینی کم‌حجم تا چه اندازه حفظ خواهد شد؟ این تغییر در شرایطی رخ می‌دهد که یکی از استدلال‌های اصلی برای واردات خودرو، افزایش تنوع محصولات و ایجاد رقابت در بازار داخلی بوده است. واردات قرار بود در کنار تولید داخل، گزینه‌های بیشتری پیش روی خریداران قرار دهد و از طریق افزایش عرضه، به تعدیل شرایط بازار کمک کند. در این چارچوب، تعرفه‌های پایین‌تر برای برخی خودروهای کم‌مصرف و هیبریدی نیز می‌توانست به تسهیل ورود این محصولات کمک کند.

از سوی دیگر، واردات خودرو طی سال‌های گذشته با محدودیت‌های ارزی و اجرایی متعددی روبه‌رو بوده

می‌یابد. افزایش حقوق ورودی یکی از اجزای مهم هزینه واردات است و می‌تواند فشار افزایشی بر قیمت تمام‌شده وارد کند؛ به‌ویژه برای خودروهایی که پیش‌تر با نرخ‌های تعرفه‌ای پایین‌تر وارد کشور می‌شدند.

اهمیت تغییر تعرفه‌ها زمانی روشن‌تر می‌شود که به تفاوت ساختار قبلی با ضوابط جدید توجه شود. در جدول پیشین، خودروهای کم‌حجم و هیبریدی از حقوق ورودی پایین‌تری برخوردار بودند؛ تفاوتی که می‌توانست هزینه واردات این گروه‌ها را در مقایسه با خودروهای بنزینی پر حجم کاهش دهد. اکنون با تعیین کف ۱۰۰ درصدی، فاصله تعرفه‌ای میان بخشی از این خودروها و سایر گروه‌ها کاهش می‌یابد و

به ۴۰ درصد می‌رسد. در مقابل، خودروهای بنزینی با حجم موتور ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی مشمول حقوق ورودی ۱۳۰ درصدی بودند و این نرخ برای خودروهای ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی و بیش از ۳۰۰۰ سی‌سی به ترتیب به ۱۴۵ و ۱۶۵ درصد می‌رسد. اکنون با تعیین حداقل حقوق ورودی ۱۰۰ درصدی برای خودروهای بنزینی و هیبریدی، بخش مهمی از این ساختار تعرفه‌ای تغییر می‌کند. حقوق ورودی خودروهای هیبریدی از ۱۵ درصد به حداقل ۱۰۰ درصد می‌رسد؛ افزایشی معادل ۸۵ واحد درصد. برای خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی نیز نرخ قبلی ۲۰ درصدی جای خود را به کف ۱۰۰ درصدی می‌دهد و خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی نیز از نرخ ۴۰ درصدی قبلی فاصله می‌گیرند. در مقابل، حجم موتور بالاتر که نرخ‌های قبلی آن‌ها از ۱۰۰ درصد بیشتر بوده، هنوز تکلیفی در این زمینه ندارد.

بنابراین نمی‌توان مصوبه جدید را به معنای تعیین نرخ ثابت ۱۰۰ درصدی برای تمام خودروهای وارداتی دانست. آن چه در این مصوبه اهمیت دارد، افزایش حداقل نرخ برای گروه‌هایی است که پیش‌تر از تعرفه‌های پایین‌تری برخوردار بودند. خودروهای تمام‌برقی نیز از حکم حداقل ۱۰۰ درصدی این بند مستثنی هستند و وضعیت تعرفه‌ای آن‌ها را باید جداگانه بررسی کرد. با این حال، مقایسه نرخ‌های قبلی و جدید نشان می‌دهد که مزیت تعرفه‌ای خودروهای هیبریدی و بنزینی کم‌حجم، دست‌کم در مقایسه با گذشته، به میزان قابل توجهی کاهش

تغییرات در مقررات واردات خودرو با توقف ورود محصولات لوکس از سوی ایرانیان خارج از کشور آغاز شد و اکنون با افزایش حقوق ورودی و تغییر سازوکار واگذاری امتیاز واردات ادامه یافته است؛ تحولاتی که می‌تواند مسیر ورود خارجی‌ها و معادلات این بازار را تحت‌تاثیر قرار دهد.

بر اساس مصوبه شورای عالی هماهنگی اقتصادی سران قوا و ابلاغیه سازمان برنامه و بودجه، حداقل حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی به ۱۰۰ درصد رسیده است. در کنار این تصمیم، واگذاری امتیاز واردات خودرو باید از مسیر بورس کالا انجام شود و منابع حاصل از این محل تا سقف ۱۵۰ هزار میلیارد تومان به تامین اعتبار کالایرگ اختصاص یابد. کنار هم قرار گرفتن این احکام از تغییراتی فراتر از اصلاح نرخ تعرفه‌ها حکایت دارد؛ تغییراتی که هم هزینه ورود خودرو به کشور و هم سازوکار تخصیص امتیاز واردات و محل مصرف درآمدهای آن را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد. در این میان، افزایش حقوق ورودی خودروهای وارداتی بیش از سایر بندهای مصوبه جلب‌توجه می‌کند؛ به‌ویژه آن که نرخ‌های قبلی برای برخی گروه‌های خودرویی فاصله زیادی با کف جدید داشتند.

به گزارش «دنیای اقتصاد» براساس جدول تعرفه‌های پیشین، حقوق ورودی خودروهای تمام‌برقی ۴ درصد و خودروهای هیبریدی ۱۵ درصد بود. این نرخ برای خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی به ۲۰ درصد و برای خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی

اف ایکس برقی

FX EV

در مسیر آینده

فونیکس

NEW

جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز تماس
خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official

MVM SUPER HYBRID



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۱ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ اهواز ۴۴ ۲۷ شهرکرد ۲۹ ۶ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بلیتور
Billboard

زندگی شیرین به سبک ایتالیایی

«فراری برای معرفی روما، کمپین جهانی «La Nuova Dolce Vita» به معنای «زندگی شیرین جدید» را طراحی کرد. این کمپین با انتشار ویدئوهایی از شهرهای مختلف جهان و حضور چهره‌های شناخته شده، بر پیوند طراحی ظریف خودرو با سبک زندگی لوکس، فرهنگ و لذت رانندگی تأکید داشت. هدف، معرفی روما نه فقط به عنوان یک خودرو اسپرت، بلکه نمادی مدرن از اصالت و زیبایی ایتالیایی بود.



چرا ترند بلندقامتان جعبه‌ای شد؟

در سال‌های اخیر، زبان طراحی بخشی از کراس‌اوورها از خطوط منحنی و سقف‌های شیب‌دار به سمت بدنه‌های مکعبی، شیشه‌های عمودی و سطوح زاویه‌دار حرکت کرده است. مدل‌هایی مانند هیوندای سانتافه، کیا EV۹ و تویوتا لندکروزر نشان می‌دهند که طراحی جعبه‌ای دیگر صرفاً یادآور خودروهای آفرودی قدیمی نیست، بلکه به ابزاری برای ایجاد هویت بصری متمایز تبدیل شده است. اما دلیل استقبال خودروسازان و مشتریان از این سبک چیست؟ از نظر کاربردی، سقف بلندتر، دیواره‌های نسبتاً عمودی و شکل منظم بدنه می‌توانند فضای سر نشینان و ظرفیت استفاده از محفظه بار را بهبود دهند. این تناسبات همچنین به خودرو ظاهر مستحکم و توانمند می‌بخشند؛ حتی اگر مالک آن هیچ‌گاه از مسیرهای آسفالت خارج نشود. با این حال، طراحی جعبه‌ای بدون چالش نیست. سطوح بزرگ و انتهای عمودی بدنه معمولاً مقاومت آیرودینامیکی را افزایش می‌دهند و این مساله در خودروهای برقی می‌تواند برد حرکتی را کاهش دهد. به همین دلیل، مهندسان باید با طراحی دقیق کف خودرو، مدیریت جریان هوا و اصلاح جزئیات بدنه، میان ظاهر مکعبی و بهره‌وری تعادل برقرار کنند. در نهایت، بازگشت این سبک را باید حاصل ترکیب نوستالژی، تمایل مشتریان به خودروهای متمایز و نیاز به کابین کاربردی‌تر دانست؛ روندی که موفقیت آن به توانایی خودروسازان در جمع کردن زیبایی، کارایی و آیرودینامیک وابسته است. اگرچه این طراحی به جذابیت ظاهری می‌افزاید، اما در تعویض برخی قطعات، تکنسین‌ها را با سختی بیش‌تری مواجه می‌کند.

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



نکته آموزشی

ببنیازد. همچنین، فیلترهای کربن فعال در کاهش برخی بوها و گازها موثرند. زمان تعویض این قطعه به نوع خودرو، شرایط رانندگی و توصیه سازنده بستگی دارد؛ بنابراین، بررسی دوره‌ای و تعویض به‌موقع آن، به بهبود کیفیت هوای کابین و عملکرد سیستم تهویه کمک می‌کند.

فیلتر هوای کابین یکی از قطعات مهم سیستم تهویه خودرو است که ذراتی مانند گردوغبار، گرده گیاهان و بخشی از آلاینده‌های معلق را پیش از ورود هوا به فضای سر نشینان جذب می‌کند. گرفتگی این فیلتر می‌تواند جریان هوا را کاهش دهد، عملکرد تهویه را مختل کند و بخارزدایی شیشه‌ها را به تأخیر

فیلتر هوای کابین؛ محافظ
کیفیت هوای داخل خودرو



BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیا خودرو (گروه پرشیا موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۴۵۹۱-۰۲۱

www.Persiakhodro.ir